Nr 1(23)

# ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 1—15 stycznia 1950 | CENA 25 zł

**WYKONAMY**

**PO ROKU PRACY**

**KULTURA JAZDY**

**KIEROWCY „STUTYSIĘCZNICY"**

# Z NOWYM ROKIEM

**Rok ubiegły** jako ostatni rok Planu Trzyletniego był okresem zbiorowego wysiłku całego Narodu, okresem wielkich osiągnięć we wszystkich dziedzinach gospodarki, okresem wielkich wydarzeń tak w życiu politycznym jak i gospodarczym Polski Ludowej.

Czyż kiedykolwiek było do pomyślenia, aby w ciągu 5 lat jakie dzielą nas od wyzwolenia z pod jarzma okupantów hitlerowskich, wznieść z gruzów ten olbrzymi gmach naszej narodowej gospodarki? Niewielu było ludzi, którzy w 1945 roku uwierzyli by w to, że w roku 1949 produkcja przemysłowa i rolna dojdzie do poziomu przedwojennego, a nawet w wielu wypadkach znacznie go przewyższy.

Przystępując do odbudowy zniszczonego wojną i okupacją kraju Rząd Polski Ludowej postawił przed Narodem wielkie i odpowiedzialne zadanie. Wielu malkontentów nie uwierzyło, by cyfry stojące na końcu szeregu, by cyfry do osiągnięcia których dążył Plan Trzyletni mogły być osiągnięte.

Lecz ci co nie wierzyli, nie wzięli pod uwagę jednej rzeczy, że ci ci planowali i że ci co będą ten plan wykonywać są ożywieni jednym duchem i jedną wolą.

Wolą jak najszybszego i jak najlepszego odbudowania swej Ojczyzny Ludowej dążącej do nowego lepszego życia.

Dlatego podczas minionego okresu mogliśmy się przekonać, że nieugięta wola robotnika polskiego może bardzo wiele. Byliśmy świadkami stałego przekraczania przyjętych przez poszczególne zakłady wszystkich gałęzi przemysłu, planów produkcyjnych, byliśmy świadkami zapoczątkowania dalszego wspaniałego rozwoju współzawodnictwa i racjonalizatorstwa pracy.

Na każdym odcinku naszej gospodarki narodowej plany produkcyjne zostały znacznie przekroczone, a olbrzymie sumy zaoszczędzone dzięki zrozumieniu, z jakim polska klasa pracująca przystąpiła do wielkiego dzieła dania krajowi jak największej ilości artykułów przemysłowych.

Wszystkie te osiągnięcia lat poprzednich zostały znacznie spotęgowane w roku ubiegłym. Dlatego stać się to mogło, że polska klasa robotnicza kierowana przez swą awangardę — Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą, która wzorując się na kraju zwycięskiego socjalizmu, na naszym potężnym sojuszniku Związku Radzieckim potrafiła przełamać wiele trudności i w zwycięskim marszu doprowadzić kraj nasz do dzisiejszych osiągnięć. Bohaterski wysiłek polskiego górnika i hutnika, mechanika i nauczyciela wysiłek całej polskiej klasy pracującej doprowadził do przedterminowego zakończenia Planu Trzyletniego, doprowadził kraj nasz do wstąpienia na szeroką drogę ku nowej i jasnej przyszłości.

Rok nadchodzący jako pierwszy rok Planu 6-cio Letniego, wykaże nam raz jeszcze, że droga na którą wstąpił Naród Polski jest jedyną i słuszną. Bowiem do dalszej odbudowy stanie jeszcze większa niż dotychczas armia polskiego ludu pracującego, armia zasilana stale nowymi, doskonale wyszkolonymi tak fachowo jak i politycznie siłami.

Plan 6-cio letni będzie jeszcze jednym wielkim osiągnięciem polskiej klasy robotniczej, będzie odpowiedzią na wojenne zakusy imperialistyczne państw zachodnich, będzie jeszcze jedną cegiełką dorzuconą do międzynarodowego frontu pokoju, będzie planem budowy fundamentu socjalizmu.

*Pomyślnego Nowego Roku*

*Wszystkim pracownikom transportu*

*i przemysłu motoryzacyjnego,*

*Czytelnikom i Współpracownikom*

życzy

*REDAKCJA*

## Przemysł motoryzacyjny wykonał przedterminowo plan 3-letni

Zakłady podległe Centralnemu Zarządowi Przemysłu Motoryzacyjnego wykonały przedterminowo plan 3-letni w dniu 10.XII. 1949 r. Plan roczny tego przemysłu wykonany został już w dniu 1 listopada 1949 r. Przedterminowe wykonanie planu przez Zakłady Przemysłu Motoryzacyjnego jest tym większym sukcesem, że plan ten został w ciągu 1949 r. bardzo poważnie podwyższony.

W okresie planu 3-letniego wzrosła w tej gałęzi przemysłu jakość produkcji i wydajność pracy. Do osiągnięć tych przyczyniło się głównie współzawodnictwo, rozpoczęte w r. 1947 przez robotników Ursusa. Obejmuje ono obecnie już ok. 2/3 ogółu pracowników. Liczne zakłady jak np. Starachowice i Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych poza współzawodnictwem indywidualnym uczestniczą również we współzawodnictwie międzyzakładowym.

Przemysł motoryzacyjny osiągnął w pierwszym półroczu br. ok. 400 milionów złotych złotych oszczędności.

## Już 42 sklepy posiada „MOTOZBYT"

Sieć placówek handlu detalicznego CHP Mot. „MOTOZBYT ulega nieustannemu rozwojowi. W listopadzie br. otwarto trzy dalsze sklepy,

Sklep Nr. 32 — Wieluń ul. Kaliska 4.

Sklep Nr. 33 — Łódź, Piotrowska 15.

Sklep Nr. 34 — Zamość.

Otwarty w Łodzi przy ul. Piotrowskiej 15 sklep Nr. 33 jest drugim sklepem „MOTOZBYTU" na terenie tego miasta. Sklep ten prezentuje się bardzo okazale. Jest stosunkowo duży, posiada dwie wystawy, na szczególne podkreślenie zaś zasługuje efektowne oświetlenie oraz piękne, szklane gabloty, w których poukładane są części i akcesoria. Za sklepem znajduje się podręczny magazyn. — Dobrze prezentuje się też sklep w Zamościu, który nie jest w prawdzie tak duży jak w Łodzi, ale położony jest w centrum miasta i wyróżnia się ładnym urządzeniem.

## Uwaga na płyn hamulcowy

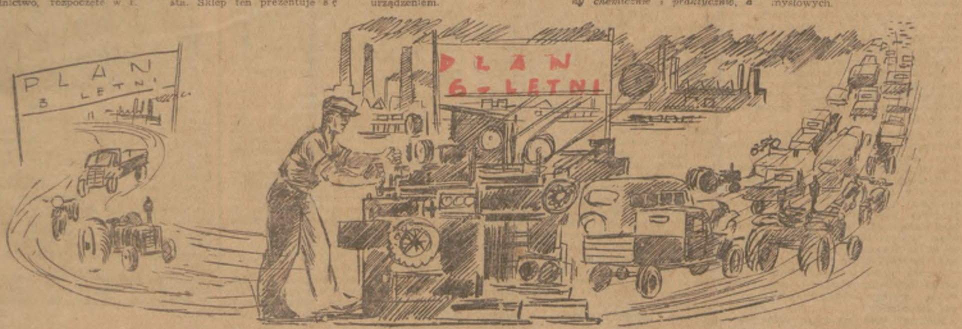
Zakłady Sprzętu Transportowego stwierdziły, że wiele samochodów nadesłanych do naprawy głównej, posiada bardzo duży procent uszkodzonych systemów hamulcowych, w wyniku stosowania nieodpowiedniego płynu hamulcowego. Nieuczciwość firm prywatnych, produkujących i reklamujących swój nie tylko bezwartościowy, ale i szkodliwy towar, jest rzeczą powszechnie znaną. W związku z tym dyrekcja Zakładów Sprzętu Transportowego (dawne PZ i WS) łącznie z Dyrekcją Przemysłu Motoryzacyjnego apelują do wszystkich użytkowników samochodów państwowych, względnie przez państwo finansowanych aby stosować płyn hamulcowy „S" produkcji Zjednoczonych Zakładów Przemysłu Suchej Dystylacji Drzewa w Sochaczewie, który najwięcej odpowiada warunkom technicznym ustalonym przez ZST. *Płyn hamulcowy „S" został wypróbowany chemicznie i praktycznie, a zastosowanie jego w eksploatacji samochodów znacznie zaoszczędzi nadmierne zużywanie hamulców.*

W związku z powyższym Departament Samochodowy M. K. wydał zarządzenie, aby płyn hamulcowy nabywały jednostki samochodowe tylko i wyłącznie na stacjach CPN.

Przy zmianie rodzaju płynu, należy koniecznie przemyć dokładnie system hamulcowy przed napełnieniem go nowym gatunkiem.

## Nowe „STARY" zaczynają pracę

Nową partię polskich samochodów ciężarowych „Star A-20", przekazuje „MOTOZBYT" użytkownikom. Samochody te pracować będą na terenie Śląska w dyspozycji przedsiębiorstw przemysłowych.



# WYKONAMY!

Na dzień 1 listopada 1949 roku, na dwa miesiące przed terminem, został wykonany Trzyletni Narodowy Plan Odbudowy.

Tak więc w niecałe 5 lat po wyzwoleniu naszej Ojczyzny od hitlerowskich zaborców, w niecałe 5 lat po pierwszych pracach na polach, jeszcze zaminowanych, zakończyliśmy chlubnie pierwszy etap walki o lepsze jutro, o dobrobyt mas pracujących, o socjalizm.

Co nam przyniosło wykonanie Planu Trzyletniego.

Przede wszystkim **odbudowaliśmy nasz przemysł.** W gruzach leżały nasze fabryki, pustkami stały zniszczone porty, nie pracowały huty i kopalnie, gdy z wojennej zawieruchy rodziła się Polska Ludowa. Dziś możemy z dumą powiedzieć, że przemysł nasz nie tylko odbudowaliśmy, ale i rozbudowaliśmy do tego stopnia, że dziś produkujemy przeszło dwa razy więcej niż przed wojną.

Trzeba w dodatku podkreślić, że w ramach Planu Trzyletniego nasz przemysł rozpoczął produkcję artykułów dotychczas nigdy w Polsce nie wytwarzanych, jak traktory, żniwiarki ciężkie obrabiarki i wiele innych.

**Odbudowaliśmy rolnictwo.** W roku 1945 odłogi stanowiły niemal połowę ziemi ornej (ponad 6 milionów hektarów). Dziś odłogi znikły niemal zupełnie. Wartość produkcji rolnej na jednego mieszkańca jest dzisiaj większa niż przed wojną.

**Odbudowaliśmy nasz transport**, odbudowaliśmy Warszawę, dokonaliśmy olbrzymiej pracy nad zagospodarowaniem Ziem Odzyskanych, na których żyje dziś 6 milionów Polaków.

Takie są wspaniałe osiągnięcia polskich mas pracujących, takie są wyniki nowego socjalistycznego stosunku do pracy, który w coraz szerszym stopniu rozwijał się w latach minionych, a który urósł obecnie do masowego ruchu przodownictwa pracy, dźwigni naszego rozwoju.

**Walka o zwycięskie wykonanie Planu Trzyletniego nie była łatwa, ale masy pracujące Polski na czele z klasą robotniczą, kierowaną przez jej awangardę — Polską Zjednoczoną Partią Robotniczą, w oparciu o doświadczenia i bratnią pomoc Związku Radzieckiego potrafiły pokonać wszelkie trudności, potrafiły zniweczyć wszelkie zakusy naszych wrogów.**

Przedterminowe wykonanie Planu Trzyletniego było wyrazem niezłomnej woli klasy robotniczej w jej walce o zbudowanie ustroju dobrobytu i szczęścia, o zbudowanie socjalizmu.

Wszystkie dotychczasowe nasze sukcesy stały się bazą, stały się podstawą dla wykonania Planu Sześcioletniego, planu budowy fundamentów socjalizmu.

**Rok 1950 jest pierwszym rokiem tego planu.** Rozpoczęliśmy nowy wspaniały etap naszego rozwoju narodowego, rozpoczęliśmy przebudowę gospodarczą i polityczną Polski Ludowej w Polskę Socjalistyczną, a oznacza to że rozpoczynamy okres rozkwitu sił wytwórczych, okres dobrobytu szerokich mas naszego narodu.

Co głoszą wytyczne Planu Sześcioletniego?

Spójrzmy najpierw na przemysł. Produkcja naszego przemysłu w Planie Sześcioletnim wzrośnie prawie dwukrotnie w porównaniu do stanu obecnego. Powstanie 350 zupełnie nowych wielkich zakładów przemysłowych rozsianych po całym kraju i zatrudniających 300 tysięcy robotników. Plan zwraca szczególną uwagę na wschodnie tereny naszego kraju, dotąd słabo uprzemysłowione i przewiduje, że właśnie na tych terenach powstanie znaczna ilość nowych zakładów przemysłowych, usuwając ich zacofanie.

Ciekawe jest jak wzrośnie produkcja w poszczególnych dziedzinach przemysłu. O ile więcej będziemy wytwarzać stali o ile więcej będziemy wydobywać węgla?

W roku 1955 wydobywać będziemy około **95 milionów ton węgla**, to znaczy wysuniemy się na jedno z pierwszych miejsc w świecie. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego zbudujemy w ramach Planu Sześcioletniego nową gigantyczną hutę o produkcji rocznej dochodzącej do 1.5 mil. ton stali. W skutek tego produkcja stali podwoi się. Przemysł metalowy i maszynowy wzrośnie 2.5 raza więcej niż obecnie. Samych obrabiarek produkować będziemy dwadzieścia razy więcej niż przed wojną.

Powstanie wielki nowoczesny przemysł chemiczny, który w porównaniu z rokiem 1949 wzrośnie trzy razy. Na przykład nawozów azotowych będziemy produkować 5 razy tyle co przed wojną.

Wiele jeszcze możemy przytoczyć cyfr dotyczących produkcji artykułów codziennego spożycia — tkanin bawełnianych, których produkcja wzrośnie o 50 procent w stosunku do 1949 roku, tkanin wełnianych, których produkować będziemy 6 razy więcej niż obecnie, obuwia, którego produkcja wzrośnie 2.5 raza. Spożycie całego szeregu artykułów będzie u nas o wiele przewyższało spożycie przedwojenne w tak rozwiniętych przemysłowo krajach jak Francja czy Anglia.

Potężne uprzemysłowienie kraju, zlikwiduje odwieczne zacofanie gospodarcze Polski i stworzy podstawy mocnej i zdrowej gospodarki.

Spójrzmy teraz na drugą ważną dziedzinę gospodarki narodowej, na rolnictwo. I tu wzrost produkcji jest wprost niebywały. W jakim kraju kapitalistycznym jest do pomyślenia wzrost produkcji rolnej w ciągu 6 lat o 46 procent? U nas ten wzrost zostanie osiągnięty.

W dziedzinie rolnictwa wielki nacisk położony zostanie na wzrost mechanizacji uprawy roli. W ramach Planu Sześcioletniego wieś otrzyma 60 tysięcy traktorów, potężny park maszyn rolniczych oraz olbrzymią ilość nawozów sztucznych. Znacznie wzrośnie stan pogłowia zwierzęcego, a sama produkcja mleka zwiększy się dwukrotnie.

Ogromną rolę w podniesieniu produkcji zbożowej i hodowli odegrają rozwijające się spółdzielnie produkcyjne oraz usprawniające się Państwowe Gospodarstwa Rolne. Spółdzielczość produkcyjna wyrwie pracujących chłopów z wiekowej nędzy i zapewni im dobrobyt i rozwój kulturalny.

**Nasz kraj potrzebuje ciągników i samochodów. Oto spójrzmy — w roku 1955 produkcja ciągników osiągnie 12 tysięcy sztuk rocznie, samochodów ciężarowych i osobowych produkować będziemy 25 tysięcy sztuk rocznie.**

Już w pierwszym roku Planu Sześcioletniego przemysł motoryzacyjny wzrośnie globalnie o 90% w stosunku do roku ubiegłego. Odpowiednią ilością samochodów zostanie zasilony transport tak osobowy jak i towarowy, oraz coraz bardziej dążące do mechanizacji rolnictwo.

Zostanie wykonane o 100% więcej samochodów ciężarowych „STAR", a o 60% wzrośnie produkcja przyczep samochodowych i ciągnikowych, gdyż w związku z rozwijającym się budownictwem, zapotrzebowanie na przyczepy wzrasta z miesiąca na miesiąc. Dla przemysłu drzewnego będą produkowane przyczepy typu specjalnego. O 260% wzrośnie produkcja nadwozi samochodowych. Motocykli produkować będziemy o 50% więcej niż w roku ubiegłym, przy czym obecnie produkowany typ SHL 125 zostanie unowocześniony.

Oprócz zasadniczych pozycji, jak samochody, ciągniki motocykle i przyczepy, przemysł motoryzacyjny zajmować się będzie również produkcją różnego typu hamulców, obrabiarek, elektrycznych maszyn do szycia i wielu innych.

Wykonanie tych poważnych zamierzeń będzie możliwe przy jak najszerszym zastosowaniu racjonalizatorstwa. Kluby racjonalizatorskie powstałe na terenie wszystkich prawie zakładów podległych przemysłowi motoryzacyjnemu, staną się olbrzymią pomocą przy wykonywaniu planu.

Jeśli zatrzymaliśmy się nad wzrostem gospodarki przemysłowej i rolniczej to nie czynimy tak dlatego, że tylko w tych dziedzinach Plan Sześcioletni stwarza tak wspaniałe perspektywy. Wspaniały rozwój gospodarczy to podstawa rozwoju wszystkich dziedzin naszego życia społecznego — techniki, nauki i kultury. Wspaniały rozwój gospodarczy to nic innego jak szybki wzrost dobrobytu mas pracujących. Wspaniały rozwój gospodarczy to droga do socjalizmu.

A socjalizm to ustrój rozkwitu wszystkich dziedzin życia narodu i aby go zbudować trzeba właśnie stworzyć potężny przemysł — podstawę rozwoju narodu.

Plan Sześcioletni, plan który stworzy u nas potężny przemysł nazywamy planem budowy podstaw socjalizmu.

**Rok 1950 otwiera nową kartę w historii naszego narodu, który pod przewodnictwem klasy robotniczej z Polską Zjednoczoną Partią Robotniczą na czele, zbuduje fundamenty Socjalistycznej Polski.**

**Plan Sześcioletni niesie narodowi polskiemu trwały dobrobyt, zbliża go do celu, o który walczyli i dla którego ginęli najlepsi synowie Polski — do socjalizmu!**

**W oparciu o siłę polskiej klasy robotniczej, w oparciu o sojusz robotniczo-chłopski, w oparciu o jedność narodu polskiego, w oparciu o przykład, pomoc i doświadczenia ojczyzny socjalizmu — Związku Radzieckiego — plan ten wykonamy!**

## POLSKA I ŚWIAT zza kierownicy

### SPÓŁDZIELNIA KAROSUJE „GAZ-Y" DLA CENTRALI MIĘSNEJ

Oddział Warszawski Pierwszej Zachodnio - Pomorskiej Spółdzielni Mechaników Samochodowych w Koszalinie, pracując na zamówienie „MOTOZBYTU" wykonał już pierwszą partię wozów do przewożenia mięsa w ilości 10 sztuk. Wspomniana Spółdzielnia karosuje podwozia produkcji radzieckiej typu „GAZ-AA". Otrzymane samochody „MOTOZBYT" przekazał Centrali Mięsnej, która dzięki zaopatrzeniu się w wozy tego rodzaju będzie mogła usprawniać dystrybucję mięsa i wędlin, podnosząc jednocześnie poziom hygieny przy transporcie towaru. Dalsze wozy dla Centrali Mięsnej są w robocie, a karosuje je ta sama Spółdzielnia Mechaników Samochodowych.

K. M.

### SAMOCHODY ELEKTRYCZNE DLA POCZTY

Pierwsza partia samochodów o napędzie elektrycznym marki „Milde - Krieger" (typ CKI) jakie zobowiązał się nam dostarczyć przemysł francuski — nadeszła już do kraju. Są to furgoniki blaszane o nośności 1200 kg, czerpiące napęd z baterii akumulatorów ołowianych, które składają się z 48 elementów. Otrzymana gwarancja obowiązuje w ciągu 6 miesięcy od daty dostawy. „MOTOZBYT" zakontraktował oczywiście odpowiednią ilość części zamiennych. Samochody elektryczne „Milde -Krieger" nadają się specjalnie do przewozu poczty i gazet. Otrzymane wozy „MOTOZBYT" przekazał Ministerstwu Poczt i Telegrafów.

K. M.

# Właściwe użytkowanie samochodów

Troska i opieka, którą Państwo roztacza nad taborem samochodowym nie ogranicza się tylko do papierowych norm, regulaminów i przepisów, sięga ona znacznie dalej i celem jej jest pełne uświadomienie tak kierowców jak i innych pracowników transportu o odpowiednim i właściwym wykorzystaniu taboru oraz użytkowaniu zgodnie z jego przeznaczeniem. Punkt ten dla wielu wyda się z pewnością nie bardzo jasny, bo niby co tu tłumaczyć o „użytkowaniu zgodnie z przeznaczeniem". Każdy rozumie dobrze, że nowym autobusem nie będzie woził się z Gdyni ryb dla Centrali Rybnej, bo do tego są samochody lodownie lub baseny. Nie oto chodzi. Przeznaczenie samochodu jest określone nie tylko przez jego nadwozie lub pewne cechy charakterystyczne. Przeznaczenie jego określa się z całej konstrukcji i całego wyposażenia, a jest ono zawsze ustalone przez fabrykę. Wiemy doskonale, że pewne np. autobusy są tylko przeznaczone na drogi górskie i dzięki swym odpowiednio dobranym przekładniom specjalnemu wykorzystaniu mocy silnika, odpowiedniej zwrotności i systemowi hamulców, daje gwarancję i ekonomii i bezpieczeństwa, nawet na ciężkich drogach górskich, gdzie inne rodzaje autobusów roli swej tak dobrze spełnić nie będą mogły. Wyobraźmy więc sobie, że na płaskich trasach Poznań — Warszawa lub Warszawa — Łódź puszczonoby autobusy górskie specjalne, o małej ładowności, niskiej szybkości maksymalnej o bardzo silnym 1-szym i 2-gim biegu, szalenie zwrotne, ze szklanym rozsuwanym dachem celem lepszej widoczności na okolicę dla pasażerów.

Równocześnie w okolicach Zakopanego lub Krynicy zastosowanoby autobusy wybitnie szosowe, na długie trasy o ekonomicznej pracy silnika, o dużej maksymalnej, o niespecjalnych przełożeniach, niezwrotne i ze zwykłym stalowym dachem z bagażnikiem. Jakiż byłby efekt tak nierozsądnego zagospodarowania sprzętem, który według pewnych „fachowców z dziedziny motoryzacji" spełniałby przecież swą rolę: tu i tam bowiem autobusy byłyby autobusami i tu i tam woziłyby pasażerów a nie... ryby. Tak, zgoda, ale to właśnie by był jaskrawy przykład często spotykanego używania sprzętu nie zgodnie z przeznaczeniem. A więc na trasie płaskiej, autobus górski miałby bardzo małą przeciętną, spalałby znacznie większe ilości paliwa ze względu na nieodpowiednie przełożenie, brałby za mało pasażerów ze względu na swe niewielkie nadwozie i wreszcie jeździłby sale z zasuniętym dachem gdyż oprócz nieba nicby przez niego nie można było zobaczyć. Pasażerowie byliby mocni niezadowoleni nie mogąc ulokować na górze swych walizek i ręcznego bagażu. Cała eksploatacja tak z punktu widzenia przedsiębiorstwa jak i pasażerów byłaby chybioną. Równocześnie na górskich krótkich odcinkach, autobus dalekodystansowy — szosowy, zużywałby niewspółmiernie szybko przekładnie i silnik, dusząc go na niskich biegach pod górę, nie mogąc użyć wyższej przekładni, gdyż jest źle dobrana, spalałby w ten sposób więcej paliwa niż właściwy górski autobus, nie byłby tak zwrotny co prowadziłoby do znaczengo obniżenia współczynnika bezpieczeństwa, uniemożliwiłaby pasażerom podziwianie malowniczych górskich okolic wskutek braku rozsuwanego dachu, na którym pustkami świeciłby obszerny bagażnik gdyż pasażerowie na 40 — 50 km jadą z minimalnym bagażem. Tak więc i tu cała eksploatacja z punktu widzenia przedsiębiorstwa jak i pasażerów byłaby niecelowa i chybiona. Przykładem takim wykazałem, że nie tak bardzo jasna jest sprawa właściwego użytkowania pojazdów zgodnie z przeznaczeniem. Popatrzmy teraz, ponieważ to był przykład krańcowy i bardzi jaskrawy (z pewnością nie istniejący w naszym transporcie), w rzeczywiste warunki np. przedsiębiorstw budowlanych. Parogodzinna obserwacja wykonana w ruchu, pozwoli na wytknięcie następujących, błędnie użytych pojazdów:

Przedsiębiorstwo X wysyła Zisa z ładunkiem cegieł pustakowych. Błąd polega na czym? 1. Cegły pustakowe ważą zbyt mało aby zapewnić całkowite wykorzystanie ładowności Zisa. 2. Zis jest przecież wywrotką i nie może wysypać cegieł wyładowując je, bo spora ich ilość ulegnie potłuczeniu. 3. Kształt skrzyni załadunkowej jest niebardzo odpowiedni do ładowania wielkich pustaków, które wystając ponad niskie jej brzegi zagrażają wypadnięciem podczas jazdy.

Przedsiębiorstwo Y wysyła ciągnik Steyer i dwie przyczepy dwuosiowe po kilka ton prętów żelaza okrągłego o długości ponad 15 metrów. Błąd leży w tym, że 1. Dwie przyczepy o nośności około 2,5 tony każda są załadowane prętami przy zamkniętych bokach, co w zakręcie spowodowało naderwanie zawiasów i wyłamanie desek. 2. Wysłanie pojazdu o nadwoziu drewnianym do przewożenia ruchomego żelaza dało w wyniku uszkodzenie wielu desek nadwozia.

Przedsiębiorstwo Z. wysłało po transport niewielkiej ilości szkła okiennego około 1 tony z odległości = 60 km. ciągnik Ursus z przyczepą nośności 7.5 t. Błąd polega na: 1. niewykorzystaniu ładowności przyczepy. 2. na nie orientowaniu się pracownika transportu, że szkło winno być przewiezione w sposób gwarantujący jego niepotłuczenie a więc na pojeździe „elastycznym", czego nie można wymagać od przyczepy której resory przygotowane są do pracy pod obciążeniem 7,5 t., a dostają 1 tonę. 3. Niepotrzebne użycie powolnego ciągnika na długiej trasie.

A jak powinny te trzy błędne metody wykorzystania wyglądać?

Przedsiębiorstwo X do pustaków, powinno używać samochodu o dużej ładowności, z wysokimi bokami i bez wywrotki.

Przedsiębiorstwo Y do przewozu prętów żelaznych winno użyć ciągnika z dwoma jednoosiowymi przyczepami, stosowanymi do przewozów drzewa z wyrębu.

Przedsiębiorstwo Z po 1 tonę szkła winno wysłać samochód o nośności do 1.5 tony, celem szybkiego i „elastycznego" transportu.

**Tak więc pamiętajmy, że właściwe i zgodne z przeznaczeniem użytkowanie pojazdów, daje nie tylko oszczędność taboru, ale i podwyższa współczynnik ekonomicznego wykorzystania, obniża koszty i przyspiesza transport, przy równoczesnym maksymalnym wykorzystaniu ładowności pojazdów.**

Żym.

*Odwiedzamy przodowników pracy*

## WALENTY KATANA

Jeszcze sprawdzenie ciśnienia powietrza w oponach i samochód ob. Katany jest gotów do drogi. Manometr pokazuje 5 atm. W porządku — można jechać!

Ob. Katana Walenty dba o przydzielony mu wóz. Codziennie przed wyjazdem sprawdza stan paliwa, smarów i ogumienia. Wie dobrze że utrzymując przepisowe ciśnienie, przedłuża „żywotność" opony. Także w czasie jazdy wybiera możliwie najlepszą drogę, wiedząc, że oszczędza tym wóz i paliwo. Podczas załadunku nigdy nie dopuści do przeciążenia wozu i osobiście dopilnowuje odpowiedniego rozłożenia towaru w skrzyni samochodu i przyczepy.



Jest kierowcą od 33 lat. I przez tak długi okres wykonywania zawodu nie miał jeszcze żadnego wypadku. Lecz także nie zdarzyło mu się, aby usiadł za kierownicą po wypiciu jednego choćby kieliszka wódki.

Na towarowej stacji PKS, gdzie obecnie pracuje ob. Katana już w poprzednich okresach współzawodnictwa pracy dwukrotnie otrzymał dyplom przodownika. Jego zarobki podwyższyły się wydatnie i obecnie ob. Katana zarabia przeciętnie 35 tys. złotych miesięcznie. Jest aktywnym członkiem PZPR, bierze czynny udział w pracy społecznej, dając dobry przykład swoim kolegom.

Zasłużoną nagrodą za jego wytrwałą, wieloletnią i rzetelną pracę kierowcy, było odznaczenie Go orderem Sztandaru Pracy.

elk.

# OSZCZĘDNOŚĆ

## podstawą wykonania planu 6-letniego w motoryzacji

W szybkim rozwoju życia gospodarczego naszego kraju jednym z podstawowych ogniw tego rozwoju i postępu technicznego jest zmotoryzowany transport drogowy.

Dziś, każdy to rozumie, że bez transportu samochodowego nie do pomyślenia jest jakiekolwiek rozsądne wykonywanie zadań gospodarczych, aczkolwiek Polskie Koleje Państwowe ten wielki przewoźnik zaspakaja potrzeby szybkiego przerzutu wielkich mas towarowych na duże odległości.

Środki materialne jakie łoży Państwo na gospodarkę samochodową są mniejsze od kosztów eksploatacji PKP, jednak zadania 6-cio letniego planu gospodarczego postawione transportowi samochodowemu już po kilku latach planu wyrównają tę różnicę a w końcowym okresie znacznie ją przekroczą. Smutna spuścizna fatalnej polityki rządów sanacyjnych Polski międzywojennej w motoryzacji, oraz rabunkowa gospodarka okupanta doprowadziły do tego że po wyzwoleniu kraj nasz rozpoczynać musiał odbudowę w tej dziedzinie od podstaw, mówiąc dokładnie — od niczego!

Trudno w tym krótkim artykule wracać do 1945 roku, do heroicznych wysiłków garstki zapaleńców, którzy z kilkuset typów i marek wielotysięcznej masy przeróżnych samochodów powojennych zakupionych i otrzymanych z demobilu postawili sobie odważne zadanie stworzyć transport samochodowy! Twardy wysiłek klasy robotniczej, administracji oraz inżynierów i techników samochodowych w sprzyjających warunkach naszego ustroju przemogły jednak piętrzące się na każdym kroku trudności.

Obecnie mamy własną fabrykę samochodów ciężarowych, budujemy w innej fabryce ciągniki, mamy fabrykę motocykli, w budowie jest fabryka samochodów osobowych, mamy czynny od dawna szereg dużych warsztatów naprawczych, mamy zorganizowany handel sprzętem motoryzacyjnym, budujemy stacje obsługi oraz mamy już poważne zespoły fachowców i wiele młodzieży szkolącej się od politechniki do podstawowej szkoły w dziedzinie samochodowej.

Mamy wreszcie w końcu sześciolatki, mieć dwa razy tyle samochodów ile jest obecnie, przy równoczesnym ujednoliceniu taboru.

To nie są frazesy! Polska Ludowa przekonała świat cały, że umie budować!

Poważne zadania jakie postawione zostały transportowi samochodowemu na 6 lat najbliższych każą wszystkim, którzy pracują w gospodarce samochodowej wzmóc wysiłek w kierunku oszczędnego i racjonalnego wykorzystania taboru.

W tej wielkiej mobilizacji sił nie może zabraknąć prasy fachowej!

Wiemy wszyscy, że od kierowcy zależy bardzo wiele.

Obecnie w związku z ustaleniem przez Ministerstwo Komunikacji norm zużycia paliwa, olejów, ogumienia, przebiegów międzynaprawczych, przepisów o wykorzystaniu ładowności samochodów i przy równoczesnym stopniowym wprowadzeniu dokładnej sprawozdawczości można w sposób prosty i łaty ocenić pracę każdego kierowcy.

Masowy udział świata pracy w współzawodnictwie pociągnął za sobą również i kierowców samochodowych. Mamy już wielu stutysięczników, mamy kierowców odznaczonych Sztandarem Pracy, musimy jednak tę akcję coraz bardziej poszerzać i coraz lepiej organizować. Te niewątpliwe sukcesy są jednak osiągnięciem transportu publicznego, natomiast w tzw. przewozach własnych, akcja współzawodnictwa wymaga jeszcze dużego wysiłku organizacyjnego ze strony czynnika społecznego i prasy fachowej, szczególnie takiego pisma jak „Za Kierownicą". Użytkownicy samochodów dokonywujący przewozów własnych są z natury rzeczy w drobnych zespołach rozrzuceni po całym kraju i to pismo popularne właśnie tam dociera, stale i systematycznie.

Przejrzysty sposób redagowania pisma „Za kierownicą", zawsze aktualne artykuły fachowe, poparte rysunkami i fotografiami, świadczą bardzo dodatnio o zespole redakcyjnym, który umie łączyć przyjemne z pożytecznym, aby kierowcę i innych fachowców uczyć, stale uczyć, aby najmniejszym kosztem dać największe usługi transportowe, zachowując stan techniczny taboru bez zarzutu.

Obecnie Państwo nasze łoży na utrzymanie transportu samochodowego wiele miliardów złotych rocznie, jeżeli zatym każdy kierowca czy warsztatowiec oszczędzi kilka procent kosztów, a wielu kierowców powiada, że to wcale nie jest takie trudne i oszczędzają znacznie więcej, to w sumie daje kilku miliardową kwotę pieniędzy. Oszczędności te można będzie obrócić na budowę większej ilości stacji obsługi samochodów, na lepsze ich wyposażenie, na budowę garaży itp. Lepsza opieka techniczna samochodu, ułatwi pracę kierowcy a każdy to przecież wie, że lepiej obsłużony technicznie samochód, to bezpieczna i lżejsza praca za kierownicą!

**R. Rakowski**

# PO ROKU PRACY

**Po ukazaniu się ostatniego numeru „Za Kierownicą" w 1949 r. przeprowadziliśmy szereg rozmów z kierowcami wojskowymi, cywilnymi i warsztatowcami na temat naszego pisma.**

**W rozmowach usłyszeliśmy wiele ciekawych wypowiedzi, pochwał, próśb i krytyk.**

**Ciekawsze wypowiedzi kierowców i warsztatowców zamieszczamy poniżej:**

Przy wywożeniu gruzów na ul. Hożej ruch i hałas. Ciężko naładowane samochody jeden za drugim wyjeżdżają po rozmiękłej glinie. A oto jeden z nich Zis 150 zatrzymał się na ulicy na moment.

Pytam się kierowcy czy czytuje „Za Kierownicą", jeżeli tak, to co może mi powiedzieć o piśmie. Trafiam dobrze. Wsiadam więc do szoferki i wdaje się w rozmowę.

Ob. Lewandowski Karol jest kierowcą od 21 lat. Przechodząc od razu do odpowiedzi na moje pytanie mówi: „Za Kierownicą" czytam wprawdzie dopiero od 9 zdaje mi się Nr. lecz obecnie nie przepuszczam żadnego. Najbardziej interesuje mnie, rzecz jasna dział fachowy, a następnie sportowy. No i naprawdę wiele można się nauczyć i jest z kogo brać przykład, gdy czyta się o pracy i wynikach radzieckich kierowców „stutysięczników".

Co do artykułów fachowych jeden szczególnie przypadł mi do gustu, „Czy Willys musi spalać 18 l/100 km" z Nr 16 „Za Kierownicą". Jeździłem wiedy właśnie na Willysie i po zastosowaniu się do wskazówek zawartych w artykule spalanie spadło z 19 l. na 5 l. na 100 km.

Także artykuł o tablicy rozdzielczej z amerykańskimi zegarami i o sposobie przeliczania na miary polskie bardzo mi ułatwił pracę.

Prosiłbym aby redakcja w miarę możliwości zamieszczała jak najwięcej artykułów obsługowo-technicznych i eksploatacyjnych, gdyż to naprawdę bardzo pomaga nam w pracy zawodowej — kończy ob. Lewandowski.

*

Kpr. Jama Czesław kierowca, aktywny ZMP-owiec mówi: „Z niecierpliwością czekam na każdy numer pisma „Za Kierownicą" gdyż jest ono naprawdę przyjacielem i doradcą każdego żołnierza samochodziarza. Przeważnie „Za Kierownicą" jest naszym stałym towarzyszem w samochodzie i w każdej wolnej chwili na postoju czytam numer „od deski do deski".

Również w wolnych chwilach spędzanych w świetlicy największym powodzeniem wśród moich kolegów cieszy się „Za Kierownicą". Artykuły są szczegółowo omawiane i dyskutowane w gronie licznych kierowców".

Na pytanie czy „Za Kierownicą" pomogło mu kiedy w jego pracy zawodowj, kpr. Jama bez zastanowienia odpowiada — „Tak, na przykład w Nr 18 i 19 „Za Kierownicą" po przeczytaniu artykułu pt. „Idzie zima" dużo lepiej mogłem przygotować swój wóz do eksploatacji jesienno-zimowej i wszystkie rady, do kórych się zastosowałem ułatwiły mi i ułatwiają w dalszym ciągu jazdę w trudnych warunkach atmosferycznych.

×

Szer. Pawlak Adam ze stacji obsługi, na to samo pytanie odpowiada, że każdy artykuł z dziedziny obsługi samochodu jest przyjmowany przez cały personel warsztatowy z wielką radością. „Naprawdę w bardzo wielu wypadkach artykuł w „Za Kierownicą" pomógł mi szybko i skutecznie zlikwidować jakieś niedociągnięcie Np. przy samochodach ciężarowych Zis wielką pomocą przy regulacji i naprawie hamulców powietrznych był artykuł w Nr 15 „Za Kierownicą" pt. „Hamulce powietrzne nie zawodzą nigdy". Także wiele innych jak np.: kącik „Dążymy do ułatwienia pracy" lub z Nr 17 „Gdzie powstają uszkodzenia gaźników", nam warsztatowcom są naprawdę bardzo pomocne — kończy szer. Pawlak.



**Na zdjęciu szer. Pawlak w kanale przy pracy.**

×

Ob. Kozicki Stefan jest kierowcą taksówki. Na zapytanie czy czytuje „Za Kierownicą" i czy pismo pomogło mu kiedy w jego pracy zawodowej odpowiada:

„Pierwszy raz dostałem do ręki Nr 17 „Za Kierownicą". Już na drugiej stronie znalazłem coś dla siebie, a mianowicie, „To Cię zainteresuje", gdyż raz na zawsze rady te rozwiały moje wątpliwości co do zakładania łatek na dętki. Następnie w artykule o uszkodzeniach w gaźniku przejrzysty rysunek wyjaśnił wiele niejasnych punktów w tej dziedzinie, a na stronie następnej artykuł o pompie wodnej naprowadził na ślad niedociągnięć w pompie wodnej mojego samochodu.

Od tego czasu jestem gorącym zwolennikiem pisma „Za Kierownicą". Prosiłbym o większą niż dotychczas ilość artykułów z dziedziny drobnych napraw, które może wykonać kierowca we własnym zakresie, nie uciekając się do pomocy warsztatu"—



**strz. Kwaśniewski Witold ZMP-owiec i wzorowy kierowca.**

St. szer. Kwaśniewski Witold kierowca na samochodzie osobowym Citroen 11-BL pokazuje nam w swojej żołnierskiej szafce komplet numerów „Za Kierownicą".

„Zbieram skrętnie wszystkie numery, gdyż wiem, że jeżeli mi się nie przydzadzą w tej chwili, to napewno wcześniej czy później będę miał z nich pożytek".

Na pytanie czy konkretnie jakiś artykuł w „Za Kierownicą", i jeżeli tak to jaki, pomógł mu w jego pracy zawodowej odpowiada po chwili namysłu.

„Najbardziej na czasie i naprawdę bardzo pomocnym w mojej pracy był artykuł w Nr 18 „Za Kierownicą" pt. „Czy twoja prądnica jest w porządku".

Jasno i wyraźnie było tam podane co sam mogę naprawić w prądnicy. Obecnie prądnica w moim wozie działa bez zarzutu, a koledzy przychodzą do mnie po rady w tej dziedzinie. Również z artykułu w Nr 20 „Za Kierownicą" o obsłudze systemu chłodzenia dowiedziałem się wielu pożytecznych rzeczy, które natychmiast z dobrymi wynikami zastosowałem w wozie będącym pod moją opieką — kończy kpr. Kwaśniewski.

×

Szer. Kamiński Jan, warsztatowiec, potwierdza całkowicie wypowiedzi swojego kolegi i dodaje:

„Dobrze by było, aby artykuły fachowe uwzględniały szczególnie wozy będących w eksploatacji w wojsku, gdyż ułatwiłoby to niezmiernie pracę kierowcom i warsztatowcom - żołnierzom. Również prosiłbym w imieniu swoim i wielu swoich kolegów o częstsze zamieszczanie artykułów fachowych i obsługowych z dziedziny elektrotechniki samochodowej, gdyż mamy bardzo często trudności w tym dziale. A przecież teraz w zimie, dobrze działająca instalacja elektryczna jest szczególnie ważna — kończy szer. Kamiński.

## Okręgowa Stacja Obsługi dopomaga jednostkom

„W trudnej pracy przygotowania do eksploatacji jesienno - zimowej wielką pomocą była nam Okręgowa stacja garnizonowa". Tak twierdzą samochodziarze naszego okręgu i twierdzą słusznie. Nie tylko bowiem teraz okręgowa stacja i jej zgrany kolektyw dowodzą, że potrafią poradzić sobie z trudnościami i skutecznie dopomóc kolegom w jednostkach w przygotowaniu i utrzymywaniu w stałej sprawności samochodów. Dowiedli tego już w pierwszej chwili istnienia stacji, gdy osobistą pracą szeregowych, podoficerów i oficerów musiano podnosić z gruzów obecne budynki, odnawiać wnętrza hali warsztatowej, pomieszczenia na obrabiarki i kuźnie, wyrównywać duży plac przed warsztatami, na którym obecnie „meldują się" samochody do przeglądu.

Dziś ze względu na eksploatację zimową, praca okręgowej stacji nabiera specjalnego znaczenia, cały kolektyw pod kierownictwem por. Omielczenki przy wydatnej pomocy koła ZMP, którego przewodniczącym jest st. strz. Miraż, tak jak wówczas, zmobilizował wszystkie siły, by wypełnić jak najlepiej i jak najszybciej trudne zadanie.




W tym celu jeszcze przed kilku tygodniami specjalnie przygotowano i wyposażono warsztat ruchomy typu „B", który przyjdzie z pomocą najdalej nawet oddalonym jednostkom, i w zimie będzie mógł dopomóc w razie jakiegoś nadzwyczajnego wypadku, wymagającego szybkiej pomocy technicznej. Gwarancją wypełnienia przez załogę „letuczki" jej zadań jest jej załoga. Sierż. Gawryś Stanisław, doskonały monter samochodowy, st. strz. Stachowicz Kazimierz i kpr. Przydatek Wacław, posiadają już „markę" w jednostkach, którą zdobyli sobie na letnich ćwiczeniach, niosąc tak sprawnie pomoc i dokonując z taką starannością okresowych przeglądów, że samochody jednostek znajdujących się pod ich techniczną opieką, zajęły pierwsze miejsce w Wojsku Polskim. Dziś równie chętnie i radośnie wraz ze swoim wiernym wozem, który szczególnie starannie, nauczeni doświadczeniem ćwiczeń, przygotowali do nowej pracy, jeżdżą „od jednostki do jednostki", sprawdzając i dopomagając, by i teraz okręg mógł wyróżnić się sprawnością swych samochodów, utrzymując w ten sposób chlubną kilkuletnią tradycję.

Dobre wyniki osiągane w pracy przez zestaw „B" — stwierdza por. Omielczenko — zawdzięczać należy naprawdę racjonalizatorskiemu podejściu do pracy całej jego załogi. Starali się oni jeszcze przed rozpoczęciem pracy przewidzieć braki, jakie mogą mieć samochody w jednostkach. W tym celu szczególnie starannie badali przybywające przed okresem przejścia na eksploatację jesienno - zimową na przegląd samochody oraz sprawdzali je w jednostkach. Na podstawie uzyskanych wyników przygotowywali dopiero materiał i części zamienne. Pracę ich cechuje ponadto planowość i systematyczność, dzięki której mogą wykonać ją w znacznie szybszym czasie. Pomocą jest również polityczne wyrobienie załogi zestawu „B", która jako załoga ZMP-owska rozumie znaczenie sprawności samochodów dla siły naszego wojska. Ten właśnie racjonalizatorski stosunek do pracy, chęć zdobycia jak największego zasobu wiedzy technicznej i wyrobienia politycznego jest typowym dla całej obsługi stacji. Jemu zawdzięcza jej kolektyw również swe sukcesy i w innych dziedzinach, jak na przykład, w szkoleniu lub i w oszczędności.

Oprócz przeglądów samochodów nr 1 i 2 oraz napraw bieżących stacja obsługi organizuje kursy mechaników. Dzięki fachowemu personelowi stacji kursy te ukończyło już kilkudziesięciu pełnowartościowych monterów samochodowych. W związku z pomyślnymi wynikami w szkoleniu projektowane jest zwiększenie ilości kursantów.

Stacja pilnie przestrzega również wykonania zaplanowanej ilości przeglądów i napraw. W ubiegłym miesiącu plan został wykonany w 140%. Walnie do tego przyczyniło się koło ZMP, którego członkowie wyróżniają się staranną i pilną pracą, wykonując przyjęte na siebie zobowiązania zawsze przed terminem.

Najpełniej objawia się racjonalizatorski stosunek do pracy kolektywu stacji w dziedzinie oszczędności. Stosowanie podczas napraw bieżących starych poniemieckich części, oraz dorabianie nowych we własnym zakresie, pozwoliło w przeciągu 3 kwartałów br. zaoszczędzić ponad 400 tys. złotych.

elk.

# KULTURA JAZDY

Słowo kultura, którym tak często i chętnie się posługujemy, dla ludzi cywilizowanych oznacza pewien zasób zalet duchowych i moralnych, które pozwalają na określenie, czy ten lub ów jest, lub nie jest kuturalnym i czy jego postępowanie lub zachowanie pozwala na zaliczenie go do pierwszej czy drugiej grupy.

W dobie dzisiejszej, charakteryzowanej przede wszystkim techniką w prawie wszystkich dziedzinach życia, nasze zalety duchowe i moralne są drogowskazem postępowania w stosunku do maszyn i silników, postępowania które nie powinno doprowadzić nigdy do bajkowych wyobrażeń: „panowanie maszyny nad człowiekiem".



*Przykład kultury jazdy w wielkomiejskim ruchu.*

Obserwując wydarzenia życia codziennego, zauważamy nieraz z łatwością, przejawiającą się w nich kulturę lub jej brak. Patrząc na przykład na wielkomiejski ruch uliczny, spostrzegamy nierzadko coś, co przyciąga gwałtownie nasz wzrok. Może to być piękny i nowoczesny samochód, tak samo jak i niepozorna, stara taksówka. Uwaga nasza nie będzie skierowana na dany pojazd, ze względu na jego zewnętrzne zalety lub brzydotę, powodem zainteresowania będzie bowiem widoczny z daleka sposób jazdy świadczący o tem, że człowiek, który wóz prowadzi, pomimo posiadania mechanicznej przewagi nad innymi, chce i umie dostosować się do ogółu użytkowników ulicy. Jedzie ostrożnie w gęstym ruchu ulicznym, z uprzejmością wprost ujmującą przepuszcza pieszych przed sobą z największą uwagą przejeżdża skrzyżowania ulic, stara się być jak najmniej absorbującym innych i nie chce przeszkodzić nikomu. I w takim wypadku będziemy właśnie mówili o okazywaniu kultury. To postępowanie, które pomimo technicznych możliwości przewagi nad innymi użytkownikami jezdni, nacechowane jest poczuciem odpowiedzialności i konieczności dopasowania się do ogółu, to najrealniejszy przykład kultury kierowcy, zwanej potocznie kulturą jazdy.

Jednak życie kształtuje różne charaktery i zupełnie odmienne wartości wewnętrzne pomimo bardzo podobnych cech zewnętrznych. Tak i w dziedzinie jazdy możemy za chwilę zobaczyć inny wóz, który swym zachowaniem na jezdni będzie przyciągać uwagę. Ten właśnie, tak odmiennie od swego poprzednika, jedzie ostro wykorzystując swą siłę mechaniczną, ścina zakręty, przejeżdża przez skrzyżowania bezwzględnie wykorzystuje każde 2-3 metry, nie myśląc o innych. Do tego trąbi stale i namiętnie, jakby chciał wszystkich przestraszyć wołając: „Uwaga, jadę, ja Pan ulicy, mam do dyspozycji 100 koni mechanicznych, moja siła uderzenia jest wyższa od innych o kilkaset kilogramów metalu". Zrozumiałe, że taka metoda jazdy daleka od kulturalnej, musi prowadzić chcąc nie chcąc do konfliktów i starć, bo przecież zawsze tam gdzie jest silny, znajdzie się mocniejszy, a oprócz tego wszechstronnie pomyślane przepisy strzec muszą innych przed takim, opanowanym przez maszynę, niekulturalnym osobnikiem.

Ruch uliczny jest kalejdoskopem stałych i niezmiernie ciekawych obserwacji. Dlatego też, przyglądając się różnym „harcom„ na jezdni spostrzeżemy szybko, że kultura jazdy o której mówimy, jest nie tylko do zaobserwowania podczas samej jazdy. Nie, poznamy ją wszędzie: w ilości zużytego paliwa, w stanie gum, hamulców, w silniku i na nadwoziu, w wieszakach resorowych i kierownicy. Wszędzie! Bo niekulturalna jazda nie tylko oddziaływuje na innych współuczestników ruchu psychicznie ale głównie mści się na niewinnym samochodzie i jego elementach. Często niestety, aż za często, trafiają się sytuacje obrazujące dokładnie najbezmyślniejszy sposób niszczenia wozu. Bierzmy na przykład: Jedzie środkiem ulicy, nie zwalniając na skrzyżowaniach i trąbiąc bez przerwy — nowy Fiat. Kierowca dumny ze swej dobrze ciągnącej maszyny nadużywa tak szybkości jak i sygnału oraz cierpliwości innych wyprzedzanych Opelków i Dekawek. Nagle słyszy za sobą mocniejszy sygnał od swojego: dwutonowa trąbka Chevrolety. Kierowca mniej więcej taki sam lub jeszcze lepszy okaz „kultury". Fiat nie zjeżdża na prawo. Chevrolet nie rezygnuje z wyprzedzenia, a więc na lewą stronę jezdni, po tamtej stronie popłoch, ale co go to obchodzi Chevrolet ma 90 KM, on waży więcej niż inne Fiatki, Skody czy Opelki. Wyprzedza wreszcie Fiata, którego kierowca czuje się strasznie urażonym, jego „ambicja" przecież została mocno i boleśnie zadraśnięta. „Mnie wyprzedził, a to łobuz, no ja mu jeszcze pokażę". I zaczyna się katowanie biednego Fiata, moc wykorzystana do końca, biegi przełączane na najwyższym zakresie obrotów, hamulce gwałtownie zmuszane do zwolnienia tempa (tylko w razie naprawdę jakiegoś niemożliwego do przebycia korka na jezdni), gumy piszczą na wirażach, wóz „kładzie się" na boki, wreszcie po paruset metrach „ambitnego ścigania" Chevroleta została wyprzedzona... na skrzyżowaniu, a potem Fiatek zwalnia i „jedź sobie zdrów, pokazałem ci, że nie można bezkarnie wyprzedzać". Taki bynajmniej nie budujący obrazek powtarza się często w miastach i na szosach gdzie „niewolnicy swojego wozu i fałszywych ambicji" niszczą z precyzyjną systematycznością mienie państwowe i depczą dobre imię kierowców samochodowych.

Jakże rzadki i roztkliwiający jest widok samochodu, którego siły naprawdę planowo są wykorzystywane, którego kierowca nie „leci" z Warszawy do Łodzi 130 km/godz. po to by w Łowiczu stracić 45 minut w restauracji, tylko rozkłada sobie czas i dopasowuje przeciętną do prawdziwych potrzeb. Jak miłą dla oka jest w dwuszeregu, równo ustawiona grupa samochodów przed skrzyżowaniem w oczekiwaniu na wolny przejazd, jakże wygodnie jest gdy skręcający w prawo — stoją po prawej stronie a jadący prosto i w lewo tylko po lewej. Zresztą nie trzeba wskazywać ogółowi takich roztkliwiających sytuacji, każdy wie, że dla chcącego nie ma nic trudnego. Jedźcie więc wszyscy tak jakbyście chcieli aby inni jechali. A tym upartym specjalistom od niekulturalnego jeżdżenia i wykańczania wozu, powiem w zakończeniu: co byście robili gdyby z Waszymi na-



*Rezultat braku kultury pazdy, Skoda leżąca na boku, chciała „wymusić" pierwszeństwo jazdy, bo kierowcy spieszyło się niezmiernie. Odleży więc ten pośpiech przez około 3 - 4 miesiące w szpitalu i nie będzie już kierowcą, ze względu na amputację prawej ręki.*

wykami trzeba było jeździć w śródmieściu Moskwy, Paryża lub Londynu. Tam nie da się jechać tak jak byście wy chcieli bez względu na innych. Tam dzieje się odwrotnie, wszyscy jadą przepisowo, bezwzględnie w stosunku do łamiących przepis. Tam musi się jechać w jednym z kilku rzędów, wolno i gęsto posuwających się pojazdów. Tam nie da się z prawego rzędu skręcić w lewą przecznicę, bo pozostałe 4 lub 5 rzędów Wam nie da przejechać. Tam nie można trąbieniem nic oprócz mandatu uzyskać. Tam nie da się skrzyżowania przejechać na gazie, bo miazga z Was i wozu.

Dlatego więc myślcie, że nasza rozbudowująca się w szybkim tempie motoryzacja Kraju wymagać będzie od Was coraz większego okazywania kultury jazdy a nasze przepisy drogowe, nowelizowane i rozszerzane, zawierają już paragrafy na przeróżne przekroczenia, dawniej nie objęte kodeksem drogowym.

*K. Ch.*

# Kierowca ciągnika artyleryjskiego w zimie

Każdy z nas kierowców - artylerzystów wie najlepiej, że do najtrudniejszych zadań należy szybkie i sprawne doprowadzenie działa na pozycję ogniową. Jakiekolwiek zatrzymanie z przyczyn technicznych może spowodować niewykonanie zadania bojowego, często zaś narazić obsługę i działo na zniszczenie przez ogień przeciwnika. Również szkodliwym i niebezpiecznym ze względu na lotnictwo nieprzyjaciela jest tworzenie przez uszkodzony ciągnik zatoru w czasie marszu jednostki artyleryjskiej.

Możliwości nagłego unieruchomienia naszego pojazdu wzrastają niezwykle silnie w zimie. O wiele większych umiejętności kierowców, jeszcze staranniejszego przygotowania samego ciągnika wymaga również zajęcia stanowiska ogniowego, które ma miejsce w większości wypadków właśnie w terenie pokrytym grubą warstwą śniegu czy też lodem. I tu właśnie chciałbym ostrzec niektórych kolegów, którzy mają nadmierne i nieuzasadnione zaufanie do swego „konia" i jego gąsienic. Rzecz jasna, że pojazd gąsienicowy porusza się znacznie łatwiej w terenie pokrytym dość grubą nawet warstwą śniegu niż pojazd kołowy — samochód czy też motocykl. Nie znaczy to jednak wcale, że nie jest on również narażony na ugrzęźnięcie czy też inne uszkodzenia spowodowane warunkami zimowymi.

A więc w pierwszym rzędzie postarajmy się usunąć główne niebezpieczeństwo, jakie czycha na nas przy jeździe z terenie pokrytym grubą warstwą śniegu — ugrzęźnięcie.

Jazda po drodze lub w terenie gdy warstwa śniegu nie przekracza 0,5 m, nie wymaga specjalnych środków pomocniczych, należy jedynie zluźnić gąsiennicę, aby dostający się pomiędzy poszczególne człony śnieg nie zamarzł, co mogłoby spowodować jej pęknięcie.

Sprawa jest natomiast bardziej skomplikowana przy śniegu głębszym niż 0,5 m.

Doświadczeni kierowcy radzieccy w okresie walk w Finlandii oraz w czasie wojny ojczyźnianej zakładali na gąsienice specjalne „ostrogi".

Drugie bardzo ważne „niebezpieczeństwo", to zmęczenie i wyczerpanie, oraz możliwość odmrożeń, szczególnie przy bardziej długotrwałym mrozie. A więc przed wyjazdem musimy obowiązkowo jeszcze raz sprawdzić stan naszego umundurowania zimowego.

Niemniej ważnym szczegółem jest dobre funkcjonowanie wycieraczki przedniej szyby. Należy często badać stan trybików. Trzeba również mieć w zapasie ściereczkę do przecierania szyby, gdyby na skutek długotrwałego opadu mokrego śniegu wycieraczka przestała działać

W marszu pamiętać musimy o zachowaniu jednakowej szybkości, która szczególnie w czasie zawiei śnieżnej winna wynosić 50 proc. normalnej szybkości marszowej. Niemniej ważne jest zachowywanie prawidłowej odległości, która winna pomiędzy poszczególnymi działonami wynosić od 30 do 40 m.

Prowadzenie ciągnika po śnieżnej drodze wymaga stałego skupienia. Należy przez cały czas marszu trzymać się dokładnie środka drogi. Zjeżdżanie w bok grozi wpadnięciem w głęboki śnieg, znajdujący się z boku, lub do rowu i w efekcie unieruchomieniem ciągnika.

Należy przy tym zwracać baczną uwagę na boczne poślizgi ciągnika. Ma to szczególnie miejsce na drodze, której nawierzchnię stanowi ubity twardo śnieg oraz przy znaczniejszej szybkości. Boczne poślizgi należy wyrównywać delikatnie i zmniejszyć szybkość, ponieważ grozi nam spadnięcie gąsiennicy.

Jadąc w kolumnie należy zwrócić uwagę, by kolejna tworzona przez jadące przed nami ciągniki nie była tak głęboka, żeby ciągnikowi groziło „osiądnięcie" na pasie śnieżnym pomiędzy dwoma koleinami.

Przy podjeździe pod górę, szczególnie po ubitym śniegu i lodzie „buksują" gąsiennice. Toteż należy już uprzednio wyłączyć niską przekładnię tak, by móc na niej pokonać całe wzniesienie. Nie wolno w żadnym wypadku zmieniać przekładni w trakcie podjeżdżania.

W wypadku, gdy gąsiennice zaczną silnie „buksować" przy jeździe w głębokim śniegu, należy natychmiast włączyć wsteczną przekładnię i cofnąć ciągnik wstecz.

Specjalną uwagę należy zwrócić na zakręty, a szczególnie na zakręty dokonywane w głębokim śniegu.

Jadąc w głębokim śniegu wykonujemy jedynie delikatne skręty o dużym promieniu, unikając przy tym hamowania. Jeśli konieczne jest wykonanie szybkiego obrotu w miejscu lub też na małej przestrzeni, czynimy to ostrożnie, na niskiej przekładni jadąc kawałek do przodu i cofając powtórnie ciągnik do tyłu.

Wykonanie ostrego obrotu w głębokim śniegu jednorazowo bez posługiwania się wsteczną przekładnią grozi zaklinowaniem i spadnięciem gąsiennicy.

Musimy również zdawać sobie sprawę, że „niewinnie" wyglądające rowki, jamy itp., nie przedstawiające sobą żadnej przeszkody w lecie, stają się bardzo niebezpieczne w zimie, ponieważ pokryte są zawsze głęboką warstwą śniegu.

Poważne niebezpieczeństwo kryje w sobie również mokry śnieg w okresie roztopów. Mokry śnieg ubija się bowiem i zalepia gąsiennice i koła prowadzące, tak że gąsiennica wychodzi z prowadnicy i spada. Z tego też powodu kierowca winien w czasie marszu od czasu do czasu zatrzymać ciągnik i uwolnić część bieżną z ubitego i zlodowaciałego śniegu. *Wil.*

*Przodownicy pracy transportu*

# KIEROWCY — »STUTYSIĘCZNICY«...

Idąc śladami radzieckich kierowców stutysięczników, pracownicy polskiego transportu samochodowego osiągają coraz to lepsze wyniki w przebiegach samochodów bez naprawy głównej i w oszczędnościowym wykorzystywaniu taboru.

104 175 km bez żadnych napraw przejechali kierowcy Stołecznej Stacji Komunikacji Osobowej PKS w Warszawie, Kobyliński Aleksander i Skoczylas Bronisław, a autobus ich po zbadaniu przez specjalnie przysłaną komisję został zakwalifikowany do dalszej eksploatacji. Ob. Kobyliński jest kierowcą od blisko 30 lat, a ob. Skoczylas od lat 22.

Współpraca ich, jak widać, daje doskonałe wyniki, gdyż ilość kilometrów przejechanych przez ich autobus bez naprawy, jest naprawdę imponująca.

Na zdjęciu: ob. B. Skoczylas.



*

Tylko trochę mniej od swych kolegów, bo 104 083 km bez żadnej naprawy, przejechali kierowcy Jankowski Władysław i Tekiel Feliks, również kierowcy Samochodowej Stacji Komunikacji Osobowej PKS w Warszawie. Ich autobus również po zbadaniu go przez komisję techniczną, został zakwalifikowany do dalszej eksploatacji.

Ob. Tekiel jest kierowcą od 17 lat, a jego kolega ob. Jankowski od lat 16.

Na zdjęciu: F. Tekiel.



*

Jak długo będzie trwać ich rekord?

Sądząc jednak z dotychczasowych osiągnięć naszych kierowców, to raczej niedługo. Bowiem armia polskich transportowców ciągle dąży do coraz większych osiągnięć, wzorując się na fantastycznych dla nas po prostu zdobyczach kierowców radzieckich.

# ...i RACJONALIZATORZY

W Warszawskiej Ekspozyturze firmy C. Hartwig w Warszawie, jeden z monterów samochodowych, Karczmarczyk Zygmunt, zbudował z materiału szmelcowego przyrząd specjalny do rozruchu silników, co szczególnie w okresie zimowym ma bardzo duże znaczenie i przyczynia się do zaoszczędzenia prądnicy i rozrusznika.



Na zdjęciu racjonalizator przy instalowaniu swego wynalazku. *elk.*

# Jak Zakłady im. Stalina przestawiły swą produkcję

Zakłady im. Stalina, wymiarami nie mające sobie równych w Europe, w roku ubiegłym przechodziły wielką próbę ogniową — przestawienia całkowitej produkcji i montażu z modelu ZiS-5 na model ZiS-150. Czynności związane z konieczną w tym wypadku zmianą całych maszyn lub ich głównych elementów, miały w jak najmniejszym stopniu wpłynąć hamująco na tok normalnej produkcji, dzięki wspólnemu zrozumieniu interesów Państwa tak przez robotnków jak i konstruktorów. Aby dokładniej przedstawić kolosalny wysiłek całej załogi, Zakładów im. Stalina, musimy objaśnić czytelnika o metodach produkcji i montażu stosowanych w tym „miasteczku samochodowym".

A więc produkcja poszczególnych części składowych oraz montaż zespołów i wreszcie całego samochodu, odbywa się systemem potokowym, w przeciwieństwie do dawniej stosowanego systemu taśmowego. W praktyce przebieg prac jest następujący: kuźnia lub odlewnia dostarcza transporterami (taśmą podającą) surowy odlew lub odkuwkę np. wałka zębatego skrzyni biegów. Wałek ten do całkowitego obrobienia przechodzi przez kilka maszyn-automatów, które w ogólnym krótkim czasie, wykonują jego obróbkę z grubsza, frezowanie zębów, przetoczenie na odpowiednią grubość i przepolerowanie końców i pasowanie ściśle do wymiarów łożysk. Między wszystkimi maszynami stosuje się o ile można system automatycnego podawania. Całość jednak wykonania takiego jednego wałka przy produkcji idącej w setki tysięcy sztuk, przedstawiała za duże straty w czasie i ulegała stopniowej modernizacji. Ulepszenie produkcji polegało na tym, iż zamiast jedenastu maszyn biorących poprzednio udział w procesie wytworzenia i obrobienia wałka, obecnie współdziałało tylko 3, o zautomatyzowanych paru fazach obróbki, każda. Zysk na czasie osiągnęło kolosalny gdyż zamiast poprzednich 22 minut, cały przebieg produkcji trwał 7 minut. Tak więc wyprodukowany i obrobiony wałek, spadał z ostatniej maszyny na transporter i dojeżdżał do punktu, gdzie spotykał się z innymi częściami skrzyni biegów. Płynęły one do punktu montażowego skrzyni przekładniowych, a stamtąd do głównego pasa produkcji w ten sposób że elementy gotowe, a więc skrzynie, tylnie mosty, przednie osie itp. były dostarczane prostopadle do pasa głównego w ściśle wyznaczonych miejscach. Przy tej metodzie produkcji fabryka nie posiada magazynu części, jedynie montuje to, co dostarczają potokowe transportery. A teraz wyobraźmy sobie, że nadeszła chwila przestawiania produkcji z ZiS-5 na ZiS-150, z samochodu już przestarzałego na nowoczesny ekonomiczniejszy i wydajniejszy.

I cóż trzeba zrobić? Trzeba przebudować lub wymienić wszystkie maszyny i automaty przygotować je do produkcji innych części i do obróbki już innego wałka do innej skrzyni biegów. Na 2500 nowych części jedynie 100 mogło być użytych z poprzedniego modelu po minimalnej zmianie w maszynach, a 2400 musiało być produkowanych na zupełnie nowych automatach. Przestawienie więc produkcji groziło wstrzymaniem działania fabryki na długie tygodnie lub miesiące. Przykłady innych wytwórni samochodowych, w tym wypadku Forda, zarysowywały ciężkie dni przed Zakł. im Stalina. Przestawienie produkcji u Forda w 1927 r kosztowało go wstrzymanie działalności fabryki na przeszło 6 miesięcy i dalsze 8-em na doprowadzenie produkcji do dawnego poziomu.

Ale ludzie radzieccy, z silną stalinowską wolą powiedzieli: „My produkcji nie wstrzymamy, będzie ciężko ale damy radę i tym warunkom". I cóż się stało?

Konstruktorzy i inżynierowie przygotowali wszystkie projekty, rysunki i maszyny, okazali się najwspanialszymi racjonalizatorami i nowatorami, potrafili w rezultacie wraz z całą załogą przestawić produkcję na nowy typ wozu, nie zatrzymując fabryki ani na jeden dzień.

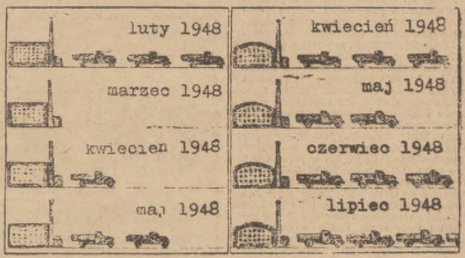
Odbyło się to w sposób następujący: w czasie zmian nocnych i w dnie świąteczne, przesunięto wiele starych maszyn, a w zwolnione miejsca podstawiano nowe obrabiarki. W niektórych wypadkach przedłużono linie potokowe, w innych tylko zagęszczono, wykorzystując wszystkie wolne miejsca. Po kilku już dniach montażu, na takiej podwójnej linii, udało się uruchomić wspólną produkcję nowych skrzyni korbowych, obok starych. Dzień za dniem przybywały nowe maszyny na innych liniach. Robotnicy chętnie pracowali w godzinach nadliczbowych, ucząc się obsługi nowych automatów i obrabiarek i tworząc niewielki zapas części starego modelu. Za dnia praca coraz bardziej obejmowała, na wszystkich liniach podwójnych, montaż nowych elementów. Kontrolowano w międzyczasie dokładność wykonania, ścisłość z rysunkami, korygowano błędy, aby wreszcie dojść do momentu ostatniego, po całkowitym przygotowaniu maszyn nowej linii, do wyeliminowania maszyn starych już niepotrzebnych. W dniu 27 kwietnia potokami popłynęły tylko nowe części. Rozpoczął się natychmiastowy a tak dawno upragniony demontaż niepotrzebnych maszyn z produkcji ZiS-5. Znów zwiększono wolną przestrzeń w fabryce, znów stworzono warunki do podniesienia wydajności. Żelazna wola robotnika radzieckiego zwyciężyła. Fabryka nie miała ani jednego dnia przerwy, a produkcja nowego ZiS-150, szła pełnym tempem.

Równocześnie z różnicą zaledwie kilku tygodni bo w marcu 1948 roku Zakłady Forda w USA, przestawiały też swoją produkcję. Pomimo bardzo dokładnego przygotowania fabrykę musiano unieruchomić na przeciąg miesiąca, ograniczono kolosalnie produkcję i w ciągu czterech miesięcy następnych nabierano tempa. Straty za ten okres równały się wartości samochodów wyprodukowanych w ciągu trzech miesięcy. Natomiast Zakłady im. Stalina w okresie przestawiania produkcji poniosły straty równe dwutygodniowej wytwórczości wskutek urudnienia pracy na podwójnych liniach potokowych, nie zatrzymały pracy ani na jeden dzień, a po trzech miesiącach przekroczyły poprzedni poziom ilościowy.

Takim był triumf załogi Zakładów im. Stalina, możliwy tylko do osiągnięcia w Państwie i gospodarce socjalistycznej.

K. E.

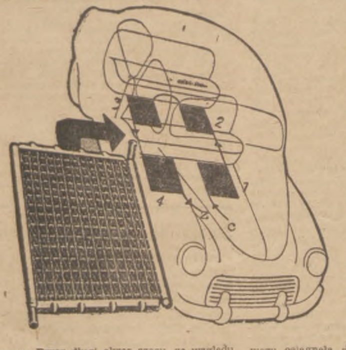
FABRYKA FORDA — ZAKŁ. IM. STALINA




# Nowoczesna metoda
## ogrzewania wnętrza samochodu

Eksploatacja pojazdów mechanicznych w zimie, poza całym szeregiem utrudnień tak rozruchu, jak i pracy szeregu zespołów i samej jazdy, stwarza przeważnie uciążliwe warunki aparatów ogrzewających wnętrze wozu. Dla przeważającej liczby prowadzących samochody znany jest fakt, że podczas długiej jazdy w zimie, zaczynają marznąć nogi, co jest zrozumiałe i wytłumaczalne wielką wilgocią nagromadzoną w podwoziu, jak i mroźnym wiatrem przebiegającym od spodu, pod samą podłogą. Od nóg zimno rozchodzi się po całym ciele uniemożliwiając wreszcie prowadzenie lub samo „wysiedzenie" do końca podróży pasażerom. Rozpatrując dalsze następstwa marznięcia można śmiało stwierdzić, że uwaga kierowcy zostaje zaabsorbowana problemem zimna i zjawiska na jezdni mogą ulec pominięciu, a w konsekwencji łatwiej o wypadek. Podróż taka zakończona w stanie kompletnego przemarznięcia, powoduje nieraz, iż kierowca ze złością zatrzaskuje drzwi wozu, złorzecząc na konstruktora i zapomina o wyłączeniu szyby grzejnej lub świateł, albo co gorsza, o spuszczeniu wody z silnika. Nieszczęście gotowe — a przyczyna — przemarznięcie, które bynajmniej nie usprawiedliwia kierowcy w żadnym wypadku, ale tumaczy do pewnego stopnia jego stan psychiczny. Chcąc więc takim „niespodziankom" przeciwdziałać konstruktorzy samochodowi jak i wytwórcy sprzętu samochodowego, rozpoczęli już dawno produkcję rozmaitych, bardziej lub mniej udanych, ogrzewaczy wnętrza wozu. Przez długi okres czasu, ze względu na znaczne koszty produkcyjne i instalacyjne, panowało całkowicie błędne i niesłuszne mniemanie, że piecyk w samochodzie jest luksusem. Samochód jednak, czy to w użyciu kierowcy jako warsztat pracy, czy to u przeciętnego posiadacza jako środek lokomocji, turystyki czy wypoczynku, jest w ogromnej większości wypadków eksploatowany minimum kilka godzin dziennie. Jak więc można nazwać luksusem założenie koniecznego, dla pełnienia normalnej funkcji kierowania wozem, piecyka? czyż luksusem jest chęć zachowania dobrego stanu zdrowia, w przeciwieństwie do nieluksusowego nabawienia się reumatyzmu lub zapalenia stawów? Tak więc, obecnie, co w dużej mierze jest zasługą Związków Zawodowych, w całym świecie zaczęło panować słuszne przekonanie, że piecyk jest tak samo koniecznym elementem wyposażenia, jak i wycieraczka lub lampka wewnątrz wozu i winien być wyprodukowany przez wytwórcę samochodu. Nie znaczy to jednak, aby wszystkie fabryki zamierzały z miejsca wyposażać swe samochody w ogrzewacze, ale trzeba podkreślić, że nie tylko obecnie te najdroższe i naprawdę luksusowe, ale i wozy mniejsze, popularne ukazują się z piecykami. Oprócz tego pojawiają się na rynkach europejskich coraz to nowsze rozwiązania ogrzewaczy.

Ostatnim, bardzo prostym i praktycznym rozwiązaniem zajmiemy się w poniższym opisie. Mianowicie znana wytwórnia chłodnic Fr. Behra, po długich próbach i doświadczeniach, wypuściła na rynek całkowicie nowy typ ogrzewacza, składający się z luźnych elementów grzejnych. Zasadą jest tu obieg wodny, jak przy centralnym ogrzewaniu stosowanym w mieszkaniach. Załączony rysunek schematyczny przedstawia dokładnie element grzejny i plan połączenia przewodów. Ogrzewanie to jest całkowicie proste konstrukcyjnie i nie wymaga żadnej specjalnej obsługi. Przewód C, przeprowadza wodę ciepłą z możliwie najwyższego punktu przewodu idącego do chłodnicy i prowadzi ją bokiem elementu grzejnego 1 do elementu 2, 3 i 4, a następnie oziębiona już woda dostaje się przewodem Z do dolnego przewodu chłodnicy.




Elementy grzejne przedstawiają sobą niewielkie chłodniczki z dość grubą siatką na wierzchu, pozwalającą na ułożenie ich na podłodze wozu, pod nogami, bez specjalnego przykrywania. Na desce rozdzielczej umieszczony jest zegar temperatury wody, rączka pozwalająca na wyłączenie ogrzewania i cięgło Bowdena do podnoszenia zasłonki na chłodnicy. Warunkiem dobrego funkcjonowania ogrzewacza jest bezbłędnie działający termostat lub też termometr i zasłonka chłodnicy. Próby przeprowadzone w górach z wozem Opel-Olympia, przy temperaturze — 15°C. wykazały, że po 7—10 minutach jazdy, przy zakrytej częściowo chłodnicy, temperatura wewnątrz wozu osiągnęła + 20°C. Zrozumiałe, że element 4 nie może dawać tak wielkiej ilości ciepła jak pierwszy, ponieważ uległo ono częściowemu wypromieniowaniu w kolejnych elementach. Niezaprzeczalnymi zaletami tego systemu grzejnego są: jego całkowita równość w rozprowadzaniu powietrza wewnątrz wozu, które wznosi się od dołu o góry wskutek różnicy temperatury, cichość działania w przeciwieństwie do piecyków elektrycznych i brak jakiegokolwiek zawirowania powietrza, towarzyszącego zawsze piecykom z wiatrakiem. Sądzimy, że objaśnienie działania i dokładne zaobserwowanie rysunku pozwoli na całkowite zrozumienie tego prostego urządzenia.

A. Ż.

# ODPOWIEDZI TECHNICZNE

Ob. Kubicki Jan z Opola zapytuje czy do reperacji uszkodzeń powstałych na skutek zamarznięcia wody, w silniku, a więc do spawania pęknięć lub rozsadzeń, konieczne jest dostarczenie silnika zdemontowanego z przykręconą głowicą do spawalni czy też można bez głowicy. Zapytanie swe motywuje tym, że pewien warsztat naprawczy wyjaśnił Mu, że po spawaniu i ostygnięciu następuje powichrowanie powierzchni silnika, co po założeniu głowicy spowoduje po uruchomieniu silnika wydmuchanie uszczelnienia lub przy mocniejszym dokręceniu ponowne pęknięcie, nawet w innym miejscu.

W odpowiedzi, na wstępie podkreślić trzeba, że wszelkie roboty spawalnicze przy skrzyni korbowej silnika są bardzo trudnymi i wymagają długoletniej praktyki w tej dziedzinie. Wszelkie miejscowe podgrzewanie powoduje nieuniknione powstawanie naprężeń w miejscach reperowanych. Jeżeli, głowica będzie przykręcona do silnika, to możliwe jest pewne usztywnienie" go tym sposobem i uchronienie przed większymi odkształceniami. Jednak trzeba dodać, że w większości wypadków, taka metoda zabezpieczenia daje w wyniku nie tylko zwichrowanie powierzchni skrzyni korbowej ale i przeniesienia naprężeń i na głowicę, co przy jej zawsze skomplikowanej budowie może spowodować pęknięcie lub rysy, kwalifikujące głowicę do stanu nieużytecznego.

Pęknięcie głowicy może nastąpić nie natychmiast po ostygnięciu, ale nawet za pewien czas np. przy zmianie uszczelki i przy ponownym dokręceniu śrub.

Jedynym sposobem na uchronienie się przed powstaniem naprężeń wewnątrz materiału jest powolne i równomierne podgrzewanie całości na specjalnej kotlinie w żarzącym się węglu drzewnym. Po spawaniu, proces studzenia, powinien przebiegać w taki sam sposób jak i podgrzewania. Konieczne jest równomierne i powolne studzenie w wygasającym węglu drzewnym. Zabieg taki, zależnie od wielkości silnika może trwać od 10 do 40 i więcej godzin.

Celem posiadania całkowitej pewności, że nie nastąpiły powichrowania płaszczyzn i silnika, po ostygnięciu należy sprawdzić na płycie traserskiej i ewentualnie splanować tak jego powierzchnię dolną jak i górną stykającą się z głowicą.

(Z)

•

Ob. Janaszek J. z Warszawy zapytuje o przyczynę częstszego „łapania gwoździ" na kołach tylnych przy napędzie tylnym, niż na kołach przednich.

Rzeczywiście praktyka wykazuje częstsze defekty gum na tyle niż na przodzie. Czy rzeczywiście gra w tym rolę napęd kół, nie jest ustalone. Przyczyną tego zjawiska jak podają fachowe wypowiedzi wielkich fabryk ogumienia, jest to, że koła przednie powodują poruszanie lub nawet podrzucenie szkła, gwoździ i kamieni za sobą, a koła tylne na te będące w ruchu przedmioty, najeżdżają. W praktyce wyglądałoby to na „wrzucanie" pod tylne koła wszelkich drobnych przedmiotów, które znacznie łatwiej mogą uszkodzić oponę lub wbić się w nią będąc w ruchu niż leżąc na jezdni. Dlatego też, jak firmy transportowe jak i sami kierowcy na wozach trzyósiowych, stosują celem ochrony kół ostatniej osi przed możliwością najechania na podniesione przedmioty, wiszące na łańcuchach, blisko powierzchni jezdni, kawałki płaskownika lub blachy żelaznej. Zadaniem tego pomocniczego urządzenia jest odbicie w bok, podniesionych przez koła pierwszego mostu, elementów mogących wbić się w oponę.

(Z)

# Obsługa i uszkodzenia skrzynki biegów

Po dokładnym zapoznaniu czytelników z budową i przeznaczeniem skrzynki biegów w numerze 22 „Za Kierownicą", przystępujemy obecnie do opisu obsługi i uszkodzeń, tego elementu przeniesienia mocy silnika na wał napędowy. Jak zaznaczyliśmy poprzednio skrzynia przekładniowa stanowi zespół kilku par kół zębatych zamkniętych w szczelnej obudowie. Obudowa ta, odlana bądź ze specjalnego stopu lekkiego, bądź z żeliwa, jest tak szczelna, iż nie pozwala na przedostanie się z zewnątrz jakiegokolwiek ciała obcego, w postaci kurzu, błota lub wody. Równocześnie uszczelnienie umieszczone pomiędzy skrzynią przekładniową a jej pokrywą, oraz uszczelki pierścieniowe obejmujące wałek sprzęgłowy i napędowy nie pozwalają na wyciekanie oleju ze skrzyni na zewnątrz. Z powyższych danych wynika, że przy zagwarantowaniu dostatecznego i odpowiedniego smarowania, uszkodzenia skrzyni przekładniowej mogą powstać jedynie w wyniku nieumiejętnego obchodzenia się z nią. Przeważająca ilość uszkodzeń jest wynikiem błędnego posługiwania się skrzynią przekładniową. Pomimo tego, że koła zębate od strony atakującej mają skośnie obniżone poszczególne zęby, podobnie jak koronka na kole zamachowym, to jednak każdy kierowca jest obowiązany do przełączania poszczególnych biegów z pewnym wyczuciem, gdyż w przeciwnym razie zęby kół, zamiast trafić lekko między siebie, wzajemnie ścierają się samymi krawędziami czołowymi. Takie złe i bez czucia wykonywane przełączenie biegów prowadzi do szybkiego zniszczenia kół zębatych i wydaje złą opinię o kierowcy, z wozu którego dobiega wyraźny zgrzyt, podobny do pracy piły tarczowej w tartaku.

W każdym rodzaju skrzyni przekładniowej o przesuwanych kołach zębatych lub sprzęgiełkach kłowych, a więc w 90 procentach produkowanych samochodów, obowiązują pewne niezmienne zasady w posługiwaniu się skrzynią przekładniową.

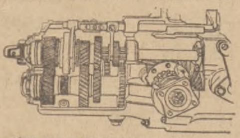
Oto one:

I. Włączanie pierwszego lub tylniego biegu winno odbywać się powoli, ruchem płynnym i miękkim, w kilka sekund po wciśnięciu pedału sprzęgła, przy czym obroty silnika winny być jak najniższe.

II. Każdorazowe zmienianie biegu na wyższy, a więc jedynki na dwójkę, trójkę itd. nie może odbywać się w sposób błyskawiczny, dopuszczalny w samochodach wyścigowych przy specjalnych skrzynkach i wysokiej umiejętności kierowcy. — Zmiana biegu wzwyż, winna być również wykonana ruchem płynnym i miękkim z małym przetrzymaniem dźwigni, w miejscu biegu jałowego, a dopiero po tym opóźnieniu łagodnie należy dźwignię wprowadzić w położenie wyższego biegu. Jeżeli do tego, kierowca o pewnej już wprawie użyje równoczesnego, podwójnego wciśnięcia pedału sprzęgła (jest to bardzo wskazane na wozach ciężarowych), to przełączanie będzie idealnie miękkie i płynne.

III. Zmiana biegów na niższe, wymaga większej jeszcze precyzji i ostrożności. Przejście z przekładni wyższej na niższą musi odbywać się w tzw. międzygazie, to znaczy, że w momencie, gdy wcisnęliśmy sprzęgło i wypchnęliśmy lekko dźwignię w położenie neutralne, puszczamy na krótko pedał sprzęgła, wciskamy go ponownie i równocześnie zwiększamy obroty silnika, zdejmując zaraz nogę z gazu, w tym momencie ręka, ruchem płynnym i miękkim, z czuciem, wprowadza dźwignię przekładniową w położenie niższego biegu. Opanowanie tej, w opisie dość długiej metody, w rzeczywistości trwającej kilka zaledwie sekund, jest kwestią nabycia odpowiedniej wprawy w miarę długości praktyki w zawodzie kierowcy. W wypadku skrzyni z synchronizatorami wszystkich przekładni, metoda ta nie jest konieczna do stosowania, niemniej jednak pozostaje obowiązkiem kierowcy zmiana biegów w sposób płynny i miękki, nigdy nie gwałtowny i „na siłę". Wystarczy wtedy jednorazowe wciśnięcie sprzęgła i przesunięcie dźwigni z krótkim przetrzymaniem w położeniu jałowym.

Bardzo ważne dla niezawodnego działania, jest smarowanie skrzyni przekładniowej. Zależnie od konstrukcji skrzyni i przepisów fabrycznych używa się bądź olejów specjalnych, bądź odpowiednich gatunków smaru. Większość nowoczesnych samochodów wyposażona jest w skrzynie, do których stosuje się olej przekładniowy. Napełnienie olejem następuje przez specjalny korek wlewowy, a wypuszczenie przez śrubę umieszczoną w najniższym punkcie obudowy. Pamiętać należy, że przy każdorazowej zmianie oleju, zgodnie z terminami podanymi w książce obsługi, skrzynia winna być przepłukana olejem wrzecionowym, lub w braku tego, zwyczajnym rzadkim olejem silnikowym. Poziom oleju nie może być za wysoki, tak jak i nie może być za niski. W pierwszym wypadku ulegać będzie olej spienieniu i wyrzucaniu na zewnątrz przez uszczelki pierścieniowe, a w drugim — nie będzie zezwalał na dostateczne smarowanie kół zębatych, łożysk i wałków. Poziom ustalony przez fabrykę, sprawdzamy miarką cechowaną lub korkiem kontrolnym.



Skrzynia przekładniowa samochodu osobowego Citroen 11-BL

Uszkodzenia skrzyni biegów w wypadku uprzedniego skontrolowania sprzęgła i jego łożyska, można rozpoznać, a w wielu wypadkach trafnie zdefiniować, na podstawie badania akustycznego jak i mechanicznego. Dlatego też, przyjmujemy jako zasadę, że wszelkie hałasy i szmery w skrzyni przekładniowej są tak samo alarmującym sygnałem, jak ciężka zmiana położenia dźwigni lub wyskakiwania któregoś z biegów. Oznaki te, nakazujące drobiazgową kontrolę skrzyni, ułożymy w poniższej kolejności:

1. Skrzynia przekładniowa „wyje".
2. Koła zębate zgrzytają między sobą podczas pracy.
3. Przełączanie przekładni jest ciężkie.
4. Włączona przekładnia nie daje się wyłączyć.
5. Przekładnia po włączeniu sama wyskakuje.
6. Koła napędowe zostają nagle zatrzymane przez unieruchomienie skrzyni.

Punkt pierwszy może dowodzić równocześnie zużycie kół zębatych, jak i wykrzywienie jednego z wałków, oraz zużycie się łożysk. Zużycie kół zębatych, polega na wypracowaniu się ich utwardzonej powierzchni, co wymaga natychmiastowej wymiany na nowe. Skrzywienie wałka, a z nim postępuje zużycie łożysk, wymaga naprostowania bardzo dokładnego i zmiany łożysk. Oprócz tego musimy znaleźć przyczynę, która spowodowała odkształcenie wałka wewnątrz skrzyni.

Punkt drugi, zgrzytanie współpracującej pary kół zębatych, może być tak samo spowodowane zużyciem się ich utwardzonej powierzchni, jak też wyrobieniem się tulejek, na których się obracają, wreszcie również skrzywienie wałka.

Punkt trzeci, ciężkie przełączanie biegów, wskazuje na uszkodzenie, przeważnie wygięcie sworzni wodzików lub samych wodzików, wskutek wstawiania biegu „na siłę", lub uszkodzenie przesuwek albo sprzęgiełek kłowych między kołami zębatymi.

Punkt czwarty, niemożność wyłączenia przekładni, a więc jej samo zakleszczenie, może być spowodowane uszkodzeniami, jak w punkcie trzecim oraz zacinaniem się zabezpieczenia sprężynowego przed wyskakiwaniem biegu.

Punkt piąty, samoczynne wyłączanie się jednej z przekładni, wskazuje na duże zużycie kół zębatych, na niecałkowite ich zazębianie i na osłabienie lub pęknięcie zabezpieczenia.

Dalszą przyczyną tego może być powstawanie naprężeń osiowych na wałkach wskutek wyrobienia się łożysk i odwrotnie wyskakiwanie biegu może doprowadzić do szybkiego zużycia się ułożyskowania wałków.

Punkt szósty, unieruchomienie nagłe kół napędowych z powodu uszkodzenia skrzyni przekładniowej, może mieć za przyczynę poważne zmiany mechaniczne wewnątrz samej skrzyni. A więc pęknięcie koła zębatego lub przesuwki, odłamanie się części wodzika lub dostanie się odprysku utwardzonej części, a przeważnie jednego zęba, między dwa współpracujące koła zębate.

Regułą nie do pominięcia, jest zasada sprawdzenia zazębiania się współpracujących kół zębatych, przy rozmontowaniu skrzyni i stwierdzeniu jakichkolwiek uszkodzeń. Koła zębate, jak i całą dolną wymytą skrzynię stawiamy wtedy pod silnym światłem i powierzchnię pracującą pary kół, zmarujemy gęstą mieszanką tuszu i oleju. Następnie obracamy raz naokoło i obserwujemy powierzchnię pracującą każdego zęba, na której odcisk drugiego usunął nam rozgniatając gęstą masę oleju i tuszu.

Odcisk ten winien, przy właściwie zazębionych kołach zajmować na środku bocznej powierzchni zęba, przez całą jego długość, pasek o szerokości równej około 1/3 jego wysokości. Wszelkie ślady przy samej krawędzi górnej lub dolnej, tak jak i odcisk zazębienia się z drugim kołem tylko na jednym końcu powierzchni bocznej zęba, bądź to przez pół długości jego podstawy, bądź przez 3/4, są oznakami niewłaściwego zazębienia, prowadzącego do wcześniejszego wyrobienia zębów i zużycia ich utwardzonej powierzchni, niż przy zazębieniu prawidłowym.

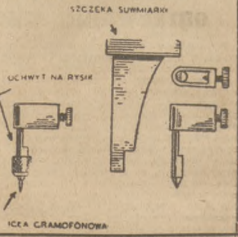
*A więc pamiętajmy!*

*Płynna i miękka zmiana biegów, wykonywana z wyczuciem oraz delikatne obchodzenie się ze skrzynią przekładniową zagwarantuje nam jej długi i bez uszkodzeń przebiegający żywot. Zmiana oleju i jego ilość zgodna z przepisami fabrycznymi, jest podstawą dobrego działania skrzyni przekładniowej.* *Żym.*

## Dążymy do ułatwienia pracy

Dużą trudność sprawia nieraz, przy bardziej dokładnych pracach warsztatowych, brak stosunkowo precyzyjnego przyrządu do trasowania. Ponieważ nie ma dobrego warsztatu bez suwmiarki przeto możemy ją „udoskonalić" i przystosować do spełnienia roli przyrządu traserskiego. Do tego celu wykonać trzeba dwa zaciski na końcu szczęk suwmiarki zezwalające na umocowanie w nich bądź stałych, bądź wymiennych rysików. Zastosowanie przy elemencie wymiennym zwykłej igły gramofonowej daje bardzo dobre rezultaty i jest bezsprzecznie tanim i praktycznym sposobem utrzymywania przyrządu traserskiego w należytym stanie.

Załączony rysunek wyjaśnia sposób wykonania i umocowania rysików.




## Dobrzy i źli kierowcy w dniu sylwestrowym

W dniu 31. XII gwałtowny mróz i śnieg stworzył na terenie ulic Warszawy, wreszcie prawdziwy okres zimy. Chcąc przekonać się jak kierowcy zachowują się na śliskiej jezdni, nie mając dobrej widoczności zza zaparowanych szyb samochodu, obserwowaliśmy między godz. 12 min. 45 a 13 skrzyżowanie Al. Niepodległości z ul. Nowowiejską.

Poczynione obserwacje pozwalają na sformułowanie następującego wniosku. — Kierowcy wozów służbowych wyzyskują szybszą jazdę, pomimo bardzo złych warunków hamowania, podczas gdy taksówkarze i wozy prywatne jadą znacznie ostrożniej. Daje to pewien obraz nastawienia psychicznego kierowcy do swego i cudzego sprzętu. Oczywiście tak być nie powinno, gdyż nasze wielokrotnie wpajane pojęcia o poszanowaniu dobra państwowego i społecznego, powinny przecież dać inny wynik. Jednak dzień dzisiejszy, jako pierwszy dzień warunków na jezdni prawdziwie zimowych, winien być sygnałem do przypomnienia sobie, że o wypadek znacznie łatwiej obecnie niż w lecie i to nie tylko z względu na długą drogę hamowania, lecz także ze względu na gorszą widoczność z wnętrza wozu (szyby boczne stale zaparowane), mniejszą swobodę ruchów (kożuch i buty filcowe) i odmienny sposób zachowania się przechodniów na jezdni (zziębnięci, przeważnie nie rozglądają się na boki, znajdując się na jezdni).

Aby jednak wskazać konkretnie amatorów ewentualnego rozbicia się i przykładowo jadących ostrożnie, wymieniamy poniżej:

Fiat — 1100 L — A 80683 zatrzymał się z całym spokojem na połowie łuku z Al. Niepodległości w ul. Nowowiejską, w odległości 2 m od krawężnika i prowadził przez otwarte drzwi rozmowę z dwoma znajomymi, którzy następnie tym Fiatem odjechali. Kierowca zapomniał widocznie, że nie wolno w żadnym wypadku urządzać takiego postoju na zakręcie, na przejściu dla pieszych i w odległości 2 m od krawężnika. Inny jadąc nieprzepisowo i ścinając zakręt mógłby zawadzić o Fiata i gotowa przykrość na Nowy Rok.

Drugim, poważniejszym kandydatem do rozbicia wozu, był kierowca Chevrolety — Fleetmaster A 78967, który jadąc od ul. Wawelskiej w kierunku ul. Chałubińskiego, „przeleciał" skrzyżowanie z szybkością około 60 km/godz. Zabezpieczał się przed ewentualnym drugim takim samym wyścigowcem na śniegu, głośnym trąbieniem od rogu ul. Filtrowej, czyli akurat przez cały odcinek opatrzony znakami zakazu trąbienia. Co myślał sobie pasażer tej Chevrolety wciśnięty w tylne siedzenie, nie wiem, ale sądzę, że zamiast zabawy Sylwestrowej, mógł mieć poważną wizję kliniki urazowej i początku Nowego Roku w szpitalu.

To, o czym myślał kierowca, pozostaje jego tajemnicą. W każdym razie chyba nie liczył na to, żeby mógł zahamować w momencie pojawienia się podobnego drugiego „ściganta" w poprzek skrzyżowania, gdyż na ujeżdżonym śniegu potrzebowałby na to około 60 metrów.

Rażąco przepisowo, w porównaniu z wymienionymi dwoma, zachował się na skrzyżowaniu kierowca DKW T 77355, który czekał w jednym rzędzie za autobusem 100, przez skrzyżowanie przejeżdżał z rozsądną szybkością i nie trąbiąc zwolnił wydatnie, przepuszczając przed sobą przechodniów na drugą stronę ulicy. DKW jego na pewno, pomimo iż jest dużo starsza wiekiem od Fiata i Chevrolety, jest mniej narażona na nieoczekiwane zderzenie i cieszyć się będzie dłużej całymi błotnikami i niepogniecionym nadwoziem. *R.*

## Smary do łożysk tocznych

CNP., łącznie z firmą: „Polimex" opracowała instrukcję w sprawie smarów do łożysk tocznych (łożyska kulkowe i rolkowe). Instrukcję tą można otrzymać bezpłatnie we wszystkich ekspozyturach okręgowych CNP. Instrukcję powinny posiadać wszystkie jednostki dokonujące zabiegów smarniczo - olejowych. Nowowprowadzone smary dla łożysk tocznych mają następujące nazwy i przeznaczenie:

Smar ŁT — 1 do łożysk pracujących w temp. pracy +30 do +60°C.

Smar ŁT — 2 do łożysk pracujących w temp. pracy +30 do +90°C.

Smar ŁT — 3 do łożysk pracujących w temp pracy +20 do +150°C.

Instrukcja podaje szczegółowe wskazówki, jak należy stosować wymienione tu smary.



Oto wynik błędnego mniemania przy zakładaniu łańcuchów, że każdy wóz ma tylni napęd.

# W Uralskiej Fabryce Samochodów

W starej skórzanej torbie polowej, noszącej ślady bojowych przygód, Mikołaj Stepanowicz Szelkunow przechowuje pamiątkowe dokumenty z lat Wojny Ojczyźnianej. Pełno w nich gazet z rozkazami Głównodowodzącego . wyróżniających wojska Czwartego Ukraińskiego Frontu. Tu też właśnie obok dowodów na przyznane właścicielowi torby, ordery i medale znajduje się gazeta, w której opublikowana jest depesza towarzysza Stalina z okazji uruchomienia produkcji przez Uralskie Zakłady Samochodowe. Mikołaj doskonale pamięta dzień, w którym przeczytał ją po raz pierwszy.

Było to w lipcu 1944 roku w maleńkiej ukraińskiej wiosce. Łącznik kompanijny biegnąc z daleka już wymachiwał gazetą i wołał do Szelkunowa. Przeczytajcie towarzyszu starszy lejtenancie — radosne dla Was nowości. Znów Wasi ziomkowie się wyróżnili.

Cała kompania wiedziała bowiem, że jej dowódca Mikołaj Stepanowicz Szelkunow pochodzi z Uralu. Może więc właśnie dla tego, żaden z saperów nie opuścił, czytając gazetę najmniejszej nawet wiadomości dotyczącej Uralu. W pierwszym zaś rzędzie działo się to z tego powodu, że wszystkie zdarzenia w głębi kraju, a szczególnie zaś na Uralu interesowały każdego niezależnie od tego ktoby i gdzie nie wojował, skąd by i nie był rodem, nie mniej niż wypadki na froncie. Nie było w tym nic nadzwyczajnego.

Ural. Jego stalą, jego czołgami, jego auto- [illegible] samochodami armia biła wroga. Krótkie, podobne do komunikatów wojennych doniesienia o zwycięstwach [illegible]ków w budowie nowych zakładów i podniesieniu produkcji cieszyły wszystkich nie mniej niż zwycięskie bitwy. Nic więc dziwnego, że tego samego dnia żołnierze poprosili swego dowódcę, by opowiedział im coś o nowych zakładach.

Szelkunow o samych zakładach wiedział niewiele. W chwili gdy wyjeżdżał na front w jego rodzinnym mieście Mijasse ludzie nie myśleli jeszcze o żadnej fabryce samochodów. Miasteczko żyło cichym i spokojnym życiem ukryte w głębi potężnych lasów Południowego Uralu.

Mikołaj wiele mógłby opowiedzieć natomiast o innych osobliwościach Mijasse. O pewnym miejscu gdzie na przestrzeni kilku kilometrów kwadratowych kryły się w ziemi wszystkie niemalże elementy periodycznego systemu pierwiastków Mendelejewa, o słynnych mijaskich kopalniach złota. Tym razem jednak nie o to chodziło. Rzecz dotyczyła nowych zakładów samochodowych. A o nich to właśnie niestety Mikołaj wiedział najmniej. Prawda, w roku 1942 rodzina pisała mu już w listach, że w bliskim lesie, do którego często w młodości chodził zbierać grzyby i jagody, rozpoczęto wielką budowę nowych potężnych zakładów. Teraz zaś w niecałe dwa lata rozpoczęła się tam już masowa produkcja samochodów. Nie, to trudno sobie wyobrazić, pomyślał Mikołaj. To trzeba zobaczyć. I starszy lejtenant Szelkunow powiedział do swych żołnierzy. — Tak towarzysze. Skończy się wojna, pojadę do Mijasse, rozpocznę pracować w nowej fabryce i wówczas napiszę Wam wszystko dokładnie o nowych uralskich samochodach.

Pogrążony w pracy roztętnionych, wielkim twórczym wysiłkiem zkaładach, Szelkunow nieraz przypominał sobie przyrzeczenie dane bojowym towarzyszom: opowiedzenia im o bohaterstwie pracy uralskich robotników. Opowiedzieć zaś było o czym.

W końcu górskiej doliny szerokim półłukiem rozciągnęły się ogromne korpusy budynków fabrycznych zakładów samochodowych. Otaczał je dokoła gęsty las opadający tarasami z niedalekich szczytów. Przed zakładami na łagodnym zboczu pomiędzy drzewami, świeżą białością błyszczały dziesiątki dwupiętrowych murowanych domów — osiedla pracowników fabryki.

Potężne hale maszynowe i domy robotnicze zbudowane zostały w niesłychanym krótkim czasie w najtrudniejszym okresie lat wojny. W niepogodę, w marcowe zawieje śnieżne, przy braku sił roboczych i materiału, w bajkowym tempie rósł wśród dzikich gór zalążek uralskiego przemysłu samochodowego — Zakładu w Mijasse. Wystarczy spojrzeć na ogromne lasy otaczające fabrykę, do dziś jeszcze wydające się niedostępnymi dla człowieka, na ukryte w chmurach skaliste szczyty strzegące doliny, a potem w dół na wspaniałą panoramę stworzoną przez zabudowania fabryczne, na sznur nowiutkich samochodów wychodzących zza bram, ażeby odczuć ogrom pracy dokonanej tu przez bohaterskich robotników radzieckich.

Na fabryce pamiętają i czczą wysiłek ubiegłych lat, lecz — charakterystyczny fakt — o przeszłości wspomina się tu mało, chociaż przecież jasne, że nie zapomniał o niej nikt. Rzecz w tym, że ludzi pochłonął teraz patos wielkości dnia dzisiejszego. Nowy wielki cel zrodził u nich nową potężną energię.

Cel ten zaś to: pięciolatka — w cztery lata. I tak wszystkie stare normy przekroczone, · wszystkie stare rekordy pobite. I tak jak wówczas w latach wojny i dziś sprawozdanie dyrekcji zakładów jest krótkie. W pierwszym kwartale produkcja wzrosła w porównaniu do pierwszego kwartału ubiegłego roku dwukrotnie. Cena własna samochodu ciężarowego zniżyła się o 25%. Osiągnięcia przewyższyły jeszcze produkcję zakładów w latach wojennych, mimo że wówczas przecież zdawało się że przekroczone są już wszystkie możliwości ludzi i maszyn.

Aby objaśnić ten dziwny fakt trzeba opowiedzieć o ludziach — twórcach sukcesów fabryki, o ich wynalazczej myśli i pracowitych rękach, o potężnej sile socjalistycznego współzawodnictwa pracy.

Rozpocząć możemy od znajomego nam już byłego oficera Armii Radzieckiej, komunisty, teraz zaś stachanowca, Mikołaja Stepanowicza Szelkunowa. Nie dlatego będziemy opowiadali o Szelkunowie, że jest on jakimś wyjątkiem pośród pracowników zakładów, że dokonał tego czy innego wynalazku, czy też wyróżnił się w wykonaniu tego lub innego zadania — a dlatego że on właśnie jest typowym przedstawicielem setek innych robotników, że pisać o nim i o jego pracy znaczy opisywać robotę dziesiątków innych.

Powróciwszy z wojska Szelkunow wstąpił do oddziału naprawy maszyn działu



przyrządów. Mikołaj nie by nowicjuszem w przemyśle, lecz teraz musiał wiele się douczać — pojawiły się bowiem nowe techniczne udoskonalenia, zmieniła się technologia. W tym była właśnie trudność. Nie bez pożytku jednak minęły Mikołajowi wojenne lata i jakkolwiek może się to wydać paradoksalne, właśnie czas spędzony na froncie dopomógł mu teraz, pokonać i te trudności. W okresie wojny Szelkunow był saperem, przez trzy i pół roku unieszkodliwił on wraz ze swoimi żołnierzami tysiące nieprzyjacielskich min. Ryzykowna ta i niebezpieczna praca nauczyła go wielkiej ostrożności, posuniętej najdalej dokładności i akuratności. Zalety te niezwykle przydały mu się w nowej pracy na fabryce.

Jeśli dziś patrzeć na Szelkunowa z boku, wydaje się, że pracuje on powoli, nieświadomy mógłby powiedzieć nawet leniwie. Tylko oko fachowca zauważy, że za tą pozorną powolnością kryje się rozumna dokładność i głębokie przemyślenie całego procesu pracy. Nie ma w tym co robi Mikołaj ani jednego zbędnego ruchu ani jednego nieekonomicznego pociągnięcia. Wszystko robi się z pewnością, że właśnie w ten sposób będzie dobrze, spokojnie i umiejętnie. Na przykład:

W dziale powierzonym doglądowi Szelkunowa stanęła obrabiarka. Natychmiast wzywają ślusarza. Ogląda on maszynę. Znajduje przyczynę uszkodzenia — złamany ząb koła zębatego. Zamienić część prosto i łatwo. Może jednak myśli Szelkunow i tu tak jak w minie kryje się jakaś niespodzianka. Ślusarz poczyna jej szukać. I znajduje. Oto ta część maszyny jest już całkiem rozregulowana. Robotnik pracujący na obrabiarce nie wyczuł jeszcze zmiany. Przejdzie jednakże jeszcze tydzień i obrabiarka znowóż stanie. Wówczas zaś przyszłoby wymieniać nie jeden tylko tryb zębaty lecz zapewne i wiele innych uszkodzonych części. Pocóż więc na to czekać? I Szelkunow nie czeka. Prawda, teraz straci on nieco więcej czasu na regulowanie całej maszyny, wie jednak, że opłaci się to fabryce z ogromnym procentem.

Gdy Szelkunow przedstawiał się sekretarzowi fabrycznego komitetu partii, ów powiedział doń:

W Was towarzyszu Szelkunow pokładamy wielkie nadzieje.

Partia postawiła przed ślusarzem Mikołajem Szelkunowem bojowe zadanie: zmobilizować otaczających go towarzyszy pracy do walki o wysoką wydajność i oszczędność w pracy. W ten to sposób, komunista Szelkunow zrozumiał słowa sekretarza. I zrozumiał je słusznie. I znów Mikołajowi dopomogły lata spędzone w wojsku. Od dnia wstąpienia do partii prowadził on w swej jednostce na froncie masową pracę polityczną. Teraz zaś opanowanie trudnych umiejętności agitatora i organizatora okazało się niezastąpionym.

Szelkunow rozpoczął od małego. Zebrał przy jakiejś to niby okazji ślusarzy swej brygady. Byli to młodzi robotnicy niedawni przyjęci do pracy na fabryce.

Dziwię się towarzysze — zaczął Mikołaj — jak to jest, że Wy nie czerwienicie się spotykając robotników z oddziału. Porządni ludzie na Waszym miejscu dawno jużby się ze wstydu spalili.

O co chodzi? Co takiego się stało? Zadziwiła się głośno cała brygada.

Wy jeszcze pytacie się o co chodzi? Przecież z winy naszej brygady cały oddział ma utrudnione wykonanie planu. Obrabiarki co rusz to stają z powodu złej naprawy. Oddziałowi grozi, że zarwie plan, a to zaś — sami wiecie — poderwanie planu i innych oddziałów. Jeśliby tak zacząć sumować, to okazałoby się, że przez nas fabryka zmniejszyła ilość samochodów oddanych Państwu o ładne parę dziesiątek.

Nikt już nie przerywał Szelkunowi. Wszystkim jasną stała się gorzka prawda bijąca z jego słów. Cóż więc należy czynić? Szelkunow pokazał to swym codziennym przykładem. Obrabiarki naprawione jego rękoma miesiącami na minutę nawet nie przerywały pracy.

Rozmowa Szelkunowa z kolegami-ślusarzami i u nich również nie minęła bez echa. Poczęli z uwagą przyglądać się jak pracuje Mikołaj, prosić o radę, zadawać pytania. On zaś wszystkim szedł naprzeciw. Pomagał praktycznie, pouczał, radził częściej zaglądać do podręczników literatury fachowej wykorzystywać w pełni każdą minutę czasu Od tej chwili wszyscy ślusarze tak jakoś przyzwyczaili się zbierać wokół Szelkunowa w przerwie obiadowej, bądź też po ukończonej zmianie. Radzili wówczas o tym jakieby jeszcze udoskonalenia wnieść do codziennej pracy, dyskutowali na temat politycznych wydarzeń. W krótce zaś cała brygada rozpoczęła współzawodnictwo ze ślusarzami sąsiedniego oddziału.

W swej walce o wysoką wydajność pracy i oszczędność Szelkunow nie był samotny. Na każdym odcinku pracy byli ludzie, którzy bohaterskim wysiłkiem, porywającą energią przygotowali podstawy dla wielkich sukcesów i potężnych osiągnięć Uralskich Zakładów. W grupie obrabiarkowej inicjatorem metod pracy był komunista i również frontowy żołnierz Wiktor Andrejewicz Kuźmin. On to systematycznie, z dnia na dzień, wypełniał swą normę w ponad 200%. W dziale silnikowym stary tokarz Aleksander Kapitonowicz Czesnokow jako pierwszy na oddziale rozpoczął pracować na dwu obrabiarkach jednocześnie. Komsomolec Iwan Arzamascew wraz ze swą młodzieżową brygadą zobowiązał się podwójnie przekroczyć wszystkie stare normy. I wypełnił przyrzeczenie.

Ludzi tych przez cały czas podtrzymywała organizacja partyjna oddziału. Ułatwiała ich wysiłki usuwając przeszkody, rozpowszechniała ich czyny wśród całej załogi.

W tym czasie Szelkunow został wybrany członkiem biura partyjnego. Na nowym stanowisku zorganizował dokształcenie techniczne. Wkrótce zajął stanowisko mechanika oddziału. Kuźmin objął kierownictwo grupy partyjnej. Arzamscew zawarł umowę o socjalistycznym współzawodnictwie pracy z brygadą Mikołaja Ermaszkowa.

Za przykładem Czesnokowa rozpoczął pracę na kilku obrabiarkach komsomolec Jasza Małachow. Powoli jedni za drugimi robotnicy wstąpili do szkół mistrzów socjalistycznej pracy, poczęli uczęszczać na wieczorowe techniczno-samochodowe technikum. Powstały liczne koła mające za cel podnosić wiedzę techniczną swych członków. Teraz już nie pojedyńczy ludzie, a dziesiątki podnosiły stopień swych umiejętności, nie pojedyńcze brygady, lecz cały oddział kroczył olbrzymimi krokami naprzód. Był to zaś wspaniały marsz do celu, który nazywał się: — wysoka wydajność pracy i oszczędność. W marszu tym ludzie oddziału przyrządów natknęli się na niemałe trudności, lecz zawsze ich wola osiągnięcia zwycięstw potrafiła zniszczyć wszelkie przeszkody. Dawno już minęły te czasy, gdy kiedyś oddział przyrządów był „wąskim gardłem" fabryki.

Nie należało się tym jednak zadowolić. I w innych oddziałach toczyła się ta sama zacięta walka o ścisłe wykonanie planu, o wysoką wydajność pracy, o zniżenie kosztów własnych produkcji. Żywa inicjatywa robotników, inżynierów i techników zawsze była podstawą nieustannego kroczenia fabryki wprzód, ku jeszcze lepszej i większej produkcji.

Z oddziału przyrządów przejdźmy skolei do sąsiedniego oddziału skrzynek przekładniowych. Nad długimi szeregami obrabiarek widać wszędzie mnogość bijących transparentów. Na nich zaś, prostymi literami napisane proste słowa: „Paweł Samyckin wypełnił miesięczny plan w 369%, „Skotnikow Wasyli wypełnił plan w 447%". Złotymi a nie prostymi literami należałoby wypisać te słowa. Te nazwiska. Wśród innych transparentów uwagę zwraca jeden — jest on rozmiarem znacznie większy i wisi również znacznie wyżej od innych. Jeszcze z daleka można przeczytać na nim: „Tu pracuje młodzieżowa, komsomolska brygada imienia bohatera Związku Radzieckiego P. Osipienko Brygadier E. Pestowa.

Lena Pestowa na minutę odrywa się od maszyny. Chowa pod chusikę niesforny kosmyk złotych włosów, który opadł na czoło.

Tak, pracuje równocześnie na pięciu obrabiarkach. W jaki sposób to osiągnęłam? A właśnie tak: chciałam, poruszyłam głową i osiągnęłam, mówi Lena poczem uśmiechnąwszy się powraca do maszyn. — Bojowa dziewczyna — spoglądając za odchodzącą, mówi ciepło kierownik oddziału, i przytym mądra. Ona rzeczywiście tak „poruszyła głową". że nas inżynierów jakby do ściany przyparło. Zmieniła całą technologię.

Mądrych, pełnych inicjatywy, wykwalifikowanych robotników jest na oddziale niemało. Oni są duszą socjalistycznego współzawodnictwa, inicjatorami nowych metod pracy, pionierami racjonalizacji. Z ich inicjatywy na oddziale przeprowadzony został ogólny przegląd organizacji pracy, na którym wysunięto dziesiątki racjonalizatorskich pomysłów. Wprowadzenie ich w życie całkowicie zmieniło obraz oddziału, zmieniło rytm i tempo jego pracy, pozwoliło zaoszczędzić dziesiątki tysięcy rubli.

Tacy ludzie są na wszystkich oddziałach fabryki — i w odlewniczym i motorowym, wśród kowali i laborantów, w dziale pras i przy obsłudze głównego transportera. Oni prowadzą ze sobą cały wielotysięczny kolektyw. Wiodą go do wielkiego celu: pięciolatka w cztery lata.

Dniem i nocą ze stacji Mijasse odchodzą długie pociągi towarowe. Z każdym miesiącem rośnie ich liczba. Jadą na Wschód, w syberyjskie strony, na zachód poprzez wysokie grzbiety Uralu. W różne strony ogromnego Związku Radzieckiego, do zaprzyjaźnionych państw Demokracji Ludowej. Na otwartych platformach stoją nowiutkie samochody ciężarowe z dumną marką na chłodnicach „Uralzis" co znaczy Uralskie Zakłady Samochodowe im. Stalina.



# Czy stanowisko prasy jest słuszne?

Sezon motocyklowy 1949 r. mamy za sobą. Wszystkie grupy sportowców motorowych: raidowcy, wyścigowcy i żużlowcy odpoczywają zasłużenie po wysiłkach ubiegłego roku. Czy jednak odpoczynek ich w każdym wypadku jest połączony z możnością miłych wspomnień ich własnych osiągnięć sportowych? Czy mogą oni sobie powiedzieć, że ich nieraz fantastyczne wysiłki i wyrzeczenia osobiste, aby jechać na raid, aby brać udział choć w kategorii sportowej na wyścigach, aby startować na żużlu na skleconej przez siebie pseudo-żużlówce, znalazły właściwy oddźwięk? Czy ktoś nimi się zainteresował? Czy prasa o nich napisała?

Tu dochodzimy do sedna sprawy. Prasa nasza tak codzienna jak i sportowa, niezajmuje się rzeczywistymi opisami imprez motorowych, lecz ogranicza się w większości wypadków do parowierszowych wzmianek pisanych w formie raczej sensacyjnej niż sportowej. Nie ważny jest dla niej drobiazgowy i szczegółowy przebieg imprezy na tyle aby zrezygnować z utartego i nic właściwie Czytelnikowi niedającego stwierdzenia, że trzej pierwsi, którzy przyjechali to są właśnie pp. X, Y, Z. Nie interesuje się ona we właściwym stopniu młodymi zawodnikami jadącymi ze zmiennym szczęściem, lecz z bardzo wielkim zacięciem i ambicją sportową. Prasa, a nie kto inny „urabia" widzów na trasie wyścigów którzy nie znając ani z nazwiska, ani z fotografii żadnych innych zawodników oprócz trzech „najważniejszych" interesują się sportem motorowym, w sposób ograniczający się do obserwacji tych paru pierwszych, o których prasa wspomina. Z tego wynika tak nieprzyjemna sytuacja dla zawodników, całkowitego ignorowania przez publiczność i prasę, zajętych dalszych miejsc i stoczonych nawet najzacieklejszych walk poza dwoma lub trzema prowadzącymi wyścig. A więc musimy się poważnie zastanowić nad tym przykrym tematem i powziąć odpowiednie wnioski, któreby prowadziły do uzdrowienia tych nienormalnych sprawozdań i opisów zawodów. Chcąc nie być gołosłownym przytoczę parę przykładów, w jaki sposób brzmiały przeciętne, wybrane przypadkowo, opisy wyścigów lub raidów z minionych sezonów.

W roku 1947, opis wyścigów w Al. Stalina w Warszawie zajmuje około 45 wierszy, w szpalcie, z tego przeszło 20 wierszy opisu, jak J. Mieloch zderzył się z Buchalskim i jak w trzecim okrążeniu jego DKW zapaliła się, oraz kto jest zawodnikiem z Pogoni Katowickiej pod pseudonimem „Rudolf", który wygrał bieg 350-tek. W 500-kach suche dane o trzech pierwszych zawodnikach. Co z innymi — nie wiadomo, a pewne jednak, że nie startowało ich tylko trzech.

Dalej, opis XII Raidu PKM pod tytułem „Brun wygrywa XII Raid PKM — Kontuzja Żymirskiego", zawiera najbardziej wyszukane opisy pecha, który prześladował paru znanych zawodników, oraz jedyną wzmiankę pozytywną o „nowej rewelacji — A. Kwiatkowskim z AZS — Gliwice". Opis zawierający masę wody zakończony jest wynikami technicznymi do... drugiego miejsca włącznie w poszczególnych klasach A zawodników było przeszło 60-ciu.

Następnie, II Raid Szlakiem Beskidów. Ciężka impreza. Zaczyna się od tytułu „Na 83 startujących 13 na mecie — St. Ropa zwycięzcą w Beskidach" i na zaledwie 53 wierszach autor sensacyjnego sprawozdania, bezwartościowego z punktu widzenia sportowego, rozpisuje się, jaki to był pogrom asów. Jak St. Brun złamał w delec, jak Tomiczek zmylił trasę, jak zawodnik Twardy wpadł na drzewo i odjechał do szpitala i kończy suchym zestawieniem zajętych miejsc w klasach aż... do 3-ch i to nie w każdej grupie.

Sprawozdanie V-go Raidu Tatrzańskiego pod tytułem „Brun cudem uniknął śmierci" przynosi kolejno szczegółowe opisy, jak Żymirski rozbił tylne koło Jawy na ciężkim odcinku Głodówki (naprawdę było to na Gubałówce), jak Brun wjechał na kamień, a „maszyna uleciała(sic!) w powietrze, a Brun cudem uniknął śmierci", jak Wikaryjczyk, Klimt, Jankowski zbłądzili w drugim etapie itd. do końca w bardzo „sportowym" duchu.

Zamieszczona wzmianka o mistrzostwach Warszawy, posiadała prawdziwie „sportowy i wychowawczy" tytuł: Opatrzność czuwała nad motocyklistami — tylko jedna złamana noga" i dalej na 60 wierszach opisy, jak Miecznikowskiego trącił Brun i wpadł na chodnik, jak Winkowski „rąbnął głową o bruk i gdyby nie kask ochronny, na długo pożegnałby się ze sportem motocyklowym, o ile w ogóle nie z życiem" oraz co by było, gdyby maszyna wpadła w tłum — „istna jatka" itd. aż do zakończenia, bez wyników technicznych w ogóle, bo niby po co — sensacja przede wszystkim.

Rok 1948 przyniósł niewielką poprawę spowodowaną udziałem i współorganizacją Polski w Międzynarodowym Maratonie Motocyklowym. Powtarzały się co prawda różne pseudo-sensacje i w tych sprawozdaniach obok zasadniczego a stałego błędu, określającego raid jako wyścig.

Dochodzimy jednak do roku 1949. Znaczny napływ ilościowy nowego sprzętu tak wyścigowego, jak i sportowego, przyniósł w wyniku ogromne powiększenie liczby startujących, tak w raidach, jak i w wyścigach. Nowe maszyny sportowe wymagały utworzenia osobnej kategorii sportowej w wyścigach i po długiej walce osiągnięto ten punkt, jako jedno z ogniw wielkiego planu umasowienia sportu motocyklowego. Rezultaty, których oczekiwaliśmy, jednak nie nastąpiły. Prasa uparcie milczy o kategorii sportowej, dając już po całym opisie wyścigu i po wynikach kategorii wyścigowej, dwa lub trzy wiersze o zajętych dwóch, a rzadziej trzech miejscach — w sportowej. Dalej dla sprawozdawców sportowych istnieją tylko trzej pierwsi, ci trzej „najważniejsi". Może startować 20 zawodników, nigdy jednak czytelnik nie znajdzie sprawozdania, któreby pisało, że np. o 7-me miejsce walczył Pan X z Panem Y i że walka była taka a taka itp. Publiczność zaś karmiona stale i niezmiennie losem „asów motorowych" nie zna w ogóle ani z fotografii, ani z nazwiska, ludzi, którzy nie jadą na oryginalnej wyścigówce, ludzi, którzy nie jeżdżą lat 4 lub 5, tylko dosiadają maszyny przez siebie przerobionej, własnym potem i pracą własnych rąk, za pieniądze zaoszczędzone nieraz na teatrze, kinie, ubraniu lub jedzeniu, szykowanej przez wiele nieprzespanych nocy, ludzi — prawdziwych zapaleńców, którzy startując dopiero rok lub dwa mogą zabłysnąć nieraz lepszym talentem, niż inni, rutynowani i „najważniejsi" trzej pierwsi w danej kategorii. Ludziom tym trzeba pomóc właśnie dopingiem prasowym, o nich trzeba pisać, z nimi trzeba przeprowadzać wywiady, od nich trzeba zasięgnąć wrażeń z wyścigu, od nich trzeba dowiadywać się o ich bolączkach i trudnościach i na nich trzeba zwracać uwagę publiczności jak i klubu, do którego należą. Tak jak wielu z nas walczyło od roku 1946 z trudnościami maszynowymi i startowało na różnych przerabianych BMW, Royalach, BSA i innych nie wyścigowych motocyklach, spotykając się w tej samej klasie z jednym wyścigowym Nortonem Dąbrowskiego i DKW — Mielocha i przegrywało prawie zawsze do tych szybszych maszyn, tak samo i dziś wielu zapaleńców, godnych najwyższej pochwały, próbuje swych możliwości przy rasowych wyścigówkach.

Czy ci, którzy startują na starych przerabianych motocyklach w kategorii sportowej w towarzystwie nowych angielskich Triumphów, AJS i innych, mają być przemilczani jako statyści wyścigów, jako tło dla zwycięskich „asów motocyklowych"? Wręcz przeciwnie, powinno się o nich pisać, pisać i pisać. Tak samo, jak pochwały i opisu godna jest walka dwóch czy trzech najlepszych, ich technika i rutyna, które winny być podkreślane w prasie właśnie dla przykładu, tych młodszych zapaleńców, tak samo ich wystąpienie na z góry przegranym miejscu, na starych motocyklach, winno być uznawane i podkreślane, bo tylko w ten sposób te młode i szerokie rzesze miłośników sportu motorowego dojdą w przyszłości do maszyn klubowych, maszyn będących ich cichym i skrytym marzeniem od wielu lat.

Podkreślanie ich wkładu, ich dobrej woli, ich kolosalnego wysiłku, ich ambicji sportowej i ich niezłomnej chęci nabierania rutyny, winno zastąpić dzisiejsze sensacyjne i pozbawione smaku i celu sportowo - wychowawczego wzmianki prasowe dotyczące tylko „najważniejszych", lub jeszcze gorsze, parowierszowe nicniemówiące suche wyniki do... trzeciego miejsca w kategorii, z pominięciem wszystkich pozostałych zawodników.

*A. Żymirski*

*Poruszony temat przez czynnego zawodnika motocyklowego winien ulec przedyskutowaniu na łamach „Za Kierownicą", ze względu na bezsprzeczną ważność tematu. Redakcja prosi o nadsyłanie swych uwag i wskazówek dotyczących powyższej kwestii.*

*Redakcja*

## Sprostowanie PZM-u

*do n-ru 21 »Za Kierownicą« str. 8*

*W związku z rozdziałem artykułu „Co myślę o kategorii raidowej" od słów — „W realizacji tej słusznej linii poważną przeszkodą jest dziwna niechęć P.Z.M. do zaopatrywania się w motocykle klasy produkowanej u nas w kraju, bądź też rozpoczęcie energicznych starań o sprowadzenie doskonałych maszyn czeskich", PZM. komunikuje jako sprostowanie:*

*Polski Związek Motocyklowy, pragnąc, w dążeniu swym do umasowienia sportu motocyklowego, zaopatrzyć polskich motocyklistów w dobry i tani sprzęt krajowy jeszcze w roku 1947 nawiązał kontakt z Dyrekcją Przemysłu Motoryzacyjnego (obecnie C[illegible]) z Centralnym Biurem Konstrukcyjnym [illegible] Mot. oraz „Motozbytem".*

*Z wymienionymi instytucjami państwowymi Komisja Techniczna P. Z. M. odbyła szereg narad i konferencji, dzięki którym na podstawie decyzji M.P.iH. — Departament Planowania z dnia 23 kwietnia 1948 r. Znak Pl. IV 5 155 50 -48, pierwsze partie motocykli krajowych SHL i Sokół 125 ccm sprzedawane były wyłącznie członkom Klubów Mot. zrzeszonych za akceptacją PZM, co dawało gwarancję, że nowe motocykle krajowe w swym stadium doświadczalnym dostaną się we właściwe ręce, tj ręce doświadczonego motocyklisty, co było bezsprzecznie z korzyścią i dla sportu i dla produkcji polskiego motocykla.*

*Kontakt techniczny i sportowy z wymienionymi instytucjami trwa do chwili obecnej czego sprawdzianem jest wyprodukowanie i wypróbowanie w imprezach 1949 r. motocykli wyczynowych SHL — wyścigówka Jankowskiego i raidowy zespół na Raidzie Tatrzańskim i Moto-Crossie, oraz zaplanowana produkcja w r. 1950 50 SHL raidowych do dyspozycji PZM.*

*Poza tym „Motozbyt" w dalszym ciągu sprzedaje SHL i Sokoły w pierwszym rzędzie motocyklistom zrzeszonym.*

*Sprawę zaopatrzenia polskich motocyklistów w czeskie „Jawy—250" zapoczątkował PZM jeszcze w roku 1947 przez zakupienie partii „Jaw", na których polski zespół raidowy w składzie: St. Brun, J. Dąbrowski, J. Jankowski, Wł. Markowski, T. Wikaryjczyk i A. Żymirski osiągnęli olbrzymi międzynarodowy sukces sportowy, zdobywając złote, srebrne i bronzowe medale FICM na „Sześciodniówce" w Czechach.*

*Starania PZM w sprawie sprowadzenia większej partii „Jawa—250" i „Walk 350" trwały, jak wynika z załączonych dokumentów cały 1948 i 1949 r. i w chwili obecnej w rezultacie tych starań „Motozbyt" sprowadza 350 sztuk tych motocykli w tym 100 szt. specjalnych supersport (raidowych).*

*Sprawa sprowadzenia i rozdziału motocykli angielskich. — Każdemu interesującemu się sportem motocyklowym wiadomo, że sport wyczynowy potrzebuje m. in. maszyn o większych litrażach tj. 350 ccm i 500 ccm oraz maszyn specjalnych wyścigowych lub torowych.*

*Maszyny takie w kraju, ani w bratnich Republikach Ludowych nie są jeszcze produkowane.*

*Rozdział sprowadzonych maszyn angielskich przeprowadzono po uzgodnieniu ze Związkową Radą Kultury Fizycznej i Sportu jak następuje:*

*17 żużlówek „Jap" — Kluby i Sekcje Mot. przy Zrzeszeniach Sportowych Zw. Zaw. „Związkowiec" — 2, „Ogniwo" — 5, „Unia" —4, „Budowlani" — 2, „Stal" — 2, „Kolejarz" — 2.*

*2 A.J.S. — 7R specjalne wyścigowe: 1 — „Unia", + 1 „Gwardia".*

*2 „Triumph" G. P. specjalne wyścigowe: 1 — „Związkowiec" + 1 „Ogniwo".*

*4 „Norton Manx" specjalne wyścigowe: 2 — CRZZ, Zw. Rady K. F. i sport + 1 „Gwardia" + 1 „Kolejarz".*

*6 „Triumph" T 100 wyczynowe: 2 „Kolejarz" + 2 „Ogniwo" + 2 „Stal".*

*8 „Triumph" 3T 100 wyczynowe: 3 „Kolejarz" + 1 „Stal" + 1 „Legia" + 1 AZS + 1 „Związkowiec".*
*+ 1 AZS + 1 „Związkowiec" + 1 „Ogniwo".*

*6 B.S.A, Comp, wyczynowe: 3 „Ogniwo" + 1 CRZZ + 1 „Legia" + 1 „Związkowiec".*

*2 A.J.S, Comp, wyczynowe: 1 „Związkowiec" + 1 „Legia",*

*2 Matchless Comp. wyczynowe" 1 „Legia" + „Kolejarz".*

# WESOŁY ALFABET NOWOROCZNY

**Wraz z głębi serca płynącym uczuciem i obserwacjami poczynionymi w przeciągu roku ubiegłego, Redakcja „Za Kierownicą" na rok 1950 życzy:**

**A**utomobilistom, amatorom — skończenia z jazdą na samochodach złożonych z części zgubionych przez 100 innych samochodów i dorobienia się nowych, oryginalnych pojazdów.

**B**rackiej ulicy — jak najspieszniejszego powrotu do dawnej świetności, jeżeli chodzi o szybki przelot całą jej długością.

**C**iągnikom wszystkich marek — aby wreszcie doznały zaszczytnego zrównania z rodziną pojazdów motorowych, przez zainstalowanie świateł tylnych i kierunkowskazów.

**D**rogowemu Wydziałowi Zarządu Miejskiego — aby kupił sobie duże szkło powiększające do oglądania i wielki notatnik do zapisywania dziur i zapadlin, powstających co zimę na jezdniach warszawskich ulic i placów.

**E**stetycznej" barwie taksówek — aby zniknęła po wsze czasy przywracając im wygląd samochodów z prawdziwego zdarzenia.

**F**iglarnym autobusom Chausson — aby wieczorami używały przepisowego oświetlenia, a nie liczyły na to, że z daleka widać, iż są autobusami.

**G**łównemu Urzędowi Kultury Fizycznej — aby spowodował wyjazdy sportowców tak motorowych jak i innych na mecze zagraniczne, zawsze na parę dni przed spotkaniem.

**H**ypnotyzerom z Wojewódzkich Urzędów Drogowych — stracenia nadziei na zahypnotyzowanie kierowców znakami ograniczającymi, na doskonałych odcinkach dróg lub w luźno zabudowanych miasteczkach, szybkość do 5 km/godz. bez znaku odwołania.

**I**ntruzom, parkującym na chodnikach — gdzie jest miejsce tylko dla pieszych — aby ich samochody za to, zaczęły się poruszać z szybkością słabego piechura.

**J**ednokierunkowym ulicom—aby wstąpiła w nie siła orkanu na widok spokojnie jadącej „pod włos" fury z cegłami lub gruzem.

**K**ominiarzom — aby zajęli się oczyszczeniem systemu wydechowego niektórych autobusów „Chausson" MZK — może przestaną dymić.

**L**idze żużlowej — otrzymania w przyszłym sezonie przynajmniej 30 nowych żużlówek i prawdziwego stadionu żużlowego, na miarę czeskich Pardubic.

**M**ZK — uruchomienia autobusów z miejscami wiszącymi i leżącymi na dachu, to ostatnie dopiero w lecie.

**N**owym autobusom Mavag, których przybycie do stolicy zapowiadały kilkakrotnie MZK — aby wreszcie odnalazły najkrótszą drogę z Węgier do Warszawy

**O**brońcom piratów drogowych — aby zrozumieli, że właśnie kierowcy zawodowi, zrzeszeni w ZZT, winni być przykładem wzorowych kierowców, oni a nie... amatorzy!

**P**KS-owi — jak najszybciej pięknego dworca autobusowego, zamiast placu nadającego się na handel jarzynami w śródmieściu i to tylko w dnie pogodne.

**R**yczącym, dwutonowym sygnałom urzędowych Chevroletek — aby dostały zapalenia strun głosowych i nie tylko nie trąbiły tam gdzie są tablice zakazu, ale i unikały trąbienia tam gdzie tablic nie ma, a więc na przystankach tramwajowych, gdy pasażerowie wsiadają lub wysiadają.

**S**tarostom wszystkich części Warszawy — aby się kiedyś przejechali wieczorem po ulicach swych rejonów i zapalili wiecznie ciemne latarnie, a spowodują tym usunięcie używania świateł szosowych przez upartych posiadaczy lamp kryształowych „Seled — Beam" i rażenia tym innych ze słabszym oświetleniem.

**T**ramwajom Miejskim — aby założyły sobie wreszcie kierunkowskazy lub boczne lampki czerwone, a może przestaną straszyć nieorientujących się samochodziarzy, nagłym skręcaniem w prawo lub lewo.

**U**rzędowi podległemu Zarządowi Miejskiemu a zajmującemu się rejestracją pojazdów mechanicznych — doczekania chwili, gdy Ojcowie miasta wyasygnują pieniądze na budowę krytego parkingu do przeglądów i rejestracji, uznając wreszcie, że jezdnia to nieodpowiedni teren do pracy, za wyjątkiem tych którzy zawodowo trudnią się utrzymywaniem jej w czystości.

**W**arszawskim gazetom codziennym i Sportowym — aby o sportach motorowych w nowym sezonie, pisały przynajmniej 1/10 tego co piszą stale o piłce nożnej, a będzie to znakomitą poprawą w stosunku do minionego okresu.

**Z**arządowi AP, łączącemu się z Polskim Związkiem Motocyklowym — sprowadzenia takiej ilości nowego sprzętu samochodowego dla swych członków, jak PZM w roku ubiegłym i nadchodzącym, w sprzęcie motocyklowym.

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji. Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr. 1-9100 Druk. Z. G. P. W. B-97515